

せたがや道づくりプラン（素案）

令和7年（2025年）12月
世田谷区

第1章 道づくりプランの概要

1-1 策定の背景	1
1-2 目的と位置づけ	2
1-3 道づくりプランの主な構成	3
1-4 計画期間	3

第2章 区の道路整備について

2-1 道路の機能	4
2-2 道路の分類	5
2-3 道路の整備状況	7
2-4 道づくりプランにおける取組状況	17

第3章 社会情勢と都市環境の変化

3-1 人口や自動車交通量の減少	22
3-2 物流の小口化、多頻度化	23
3-3 ウォークアブルな道路空間に対するニーズの高まり	23
3-4 都市部における地震や激甚化・頻発化する風水害の発生	24
3-5 グリーンインフラの推進	25
3-6 気候危機対策としての脱炭素の促進	25
3-7 新しいモビリティの普及	26

第4章 道づくりの方針

4 道づくりの方針	27
-----------	----

第5章 主要生活道路等の必要性等の検証

5-1 検証方法	29
5-2 検証の考え方	30
5-3 廃止区間	36
5-4 調整区間	37

第6章 特殊街路の必要性の検証

6-1 歩行者自転車道第1号線	39
6-2 世田谷自転車歩行者道第1号線	40

第7章 区施行の優先整備路線等の選定

7-1 都市計画道路	41
7-2 主要生活道路	43

第8章 地先道路の整備方針

8-1 配置の考え方	49
8-2 整備の進め方	49

第9章 今後の道づくりに向けた取組

9-1 道路事業の着実な推進	51
9-2 安定した財源の確保	51
9-3 主要生活道路の事業着手に向けた周知・誘導	51
9-4 主要生活道路における個別対応事業の適用	51
9-5 優先整備路線等における道路予定地の先行取得	52
9-6 土地収用制度の活用	52
9-7 事業中区間における暫定整備	52
9-8 沿道街づくりの推進	53

第1章 道づくりプランの概要

1-1 策定の背景

世田谷区内では、大正後期から区画整理等による面的な基盤整備が進んだ地域がありますが、多くの地域では計画的な基盤整備が行われないうまま、戦災や高度経済成長等を契機に市街化が進行しており、道路の整備水準が低い状況です。

そのため、区は、平成2年(1990年)に道路整備の方針となる「道路整備方針」を定め、道路整備を進めるとともに、策定後は定期的の方針の見直しを行ってきました。また、平成26年(2014年)3月には、「地先道路整備方針」も統合した道路の新設・拡幅整備に関する総合的な方針として、「せたがや道づくりプラン(以下「道づくりプラン」といいます。)」を策定する等、計画的に道路整備を進めてきたところです。

区や東京都による継続的な道路整備の結果、新たな道路が開通し、交通安全や利便性が向上した地域もありますが、区全体では生活道路(主に地域住民が利用する幅員の狭い道路で、自動車の通り抜けを前提としない道路)への通過交通の流入等、従来問題は、依然多く残っています。区全体の交通の円滑化、地域の防災・減災機能の向上等を図る上でも、道路整備は引き続き重要な取り組みです。

また、近年ではライフスタイルの転換による移動手段の多様化等も進んでおり、駅周辺等においてはウォークアブルな街づくりが期待される等、道路を取り巻く環境にも新たな変化が生じています。今後の道路整備においては、様々な側面から都市課題の解決につなげていくことも求められています。

今回、道づくりプランの策定から10年以上が経過したことや、新たな「東京における都市計画道路の整備方針(以下「整備方針」といいます。)」が策定されること等を踏まえ、区内における道路整備の現状や課題を改めて捉え、道づくりプランを改定することとしました。

引き続き、利用者の多様性や道路の機能の多面性にも考慮したうえで、都市計画道路をはじめとした「せたがやの道づくり」に計画的に取り組んでまいります。



平成2年 (1990年)	世田谷区道路整備方針	策定
平成12年 (2000年)	世田谷区道路整備方針	改定
平成16年 (2004年)	世田谷区道路整備方針	中間見直し
平成21年 (2009年)	世田谷区道路整備方針	調整計画策定
平成26年 (2014年)	せたがや道づくりプラン	策定

令和8年 (2026年) せたがや道づくりプラン 改定

図1-1 世田谷区の道路整備に関する方針の経緯

1-2 目的と位置づけ

道づくりプランは、世田谷区における道路の新設・拡幅整備に関する総合的な方針です。

また、都市整備方針(都市計画法(昭和43年法律第100号)第18条の2第1項の規定に基づく区の都市計画に関する基本的な方針)において定めている街づくりに関わる目標を実現するうえで必要となる道路整備の考え方を示した分野別方針です。

なお、道づくりプランは都市計画道路に関する事項を含むため、改定にあたっては、整備方針とも整合を図ります。

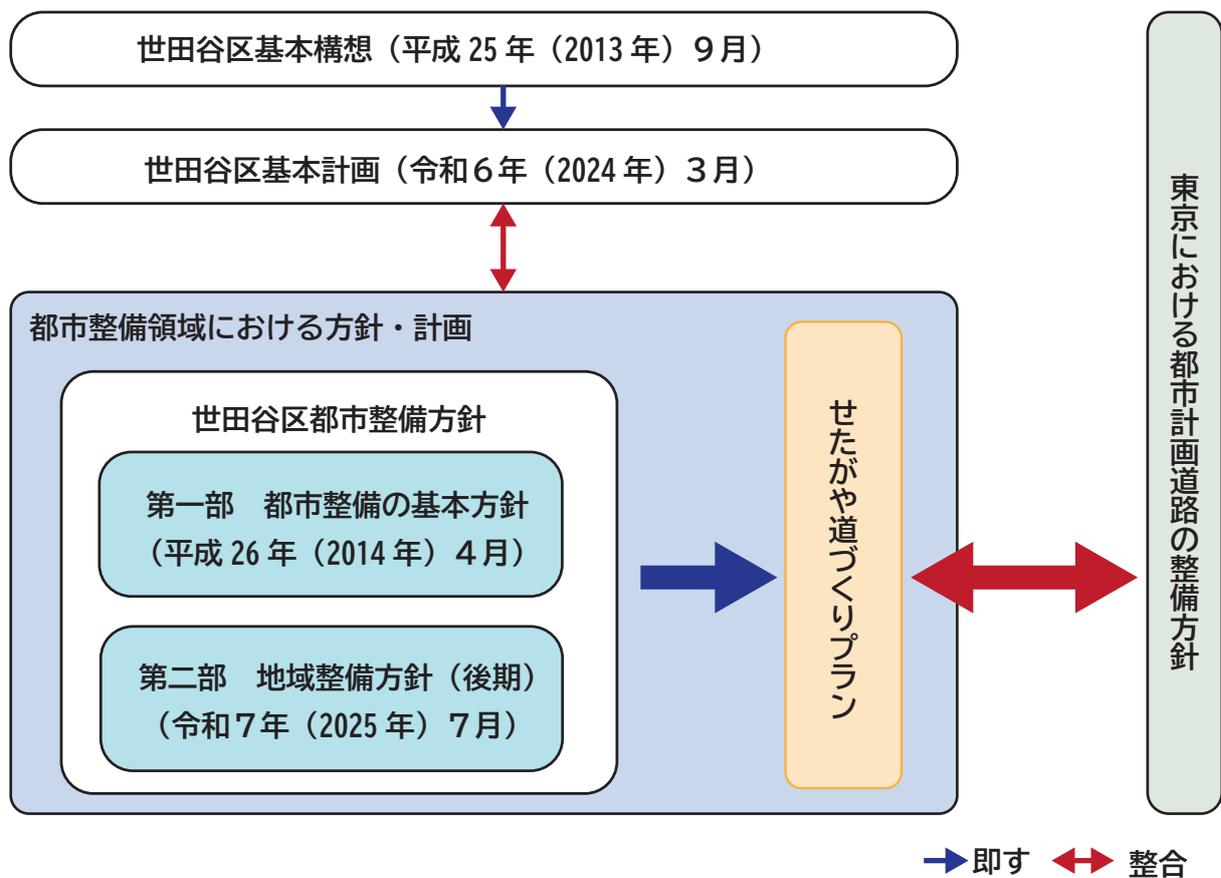


図1-2 道づくりプランの位置づけ

1-3 道づくりプランの主な構成

道づくりプランでは、区における都市課題や道路の整備状況等を踏まえ、「道づくりの方針」、「主要生活道路等の必要性等の検証」、「優先整備路線等の選定」等について定めます。

①道づくりの方針

今後の道路整備にあたり、都市整備方針に掲げる将来都市像等を実現するため、区が重視すべき視点や整備の方向性を定めます。

②主要生活道路等の必要性等の検証

交通機能や防災機能等の視点を踏まえ、主要生活道路等の新設・拡幅整備の必要性等について検証します。

③優先整備路線等の選定

区が事業主体となる道路のうち、道路ネットワークの状況や地域における課題、事業中区間の残事業量等を踏まえ、計画期間内に優先的に事業着手を目指す路線等を選定します。

1-4 計画期間

計画期間は、令和8年度(2026年度)から令和22年度(2040年度)までの15年間とします。

なお、関連する上位計画や方針の見直し、社会情勢の変化等に対応するため、中間年次を目安に検証を行い、必要な見直しを行います。

第2章 区の道路整備について

2-1 道路の機能

道路は、都市の骨格を形成する最も重要な都市基盤の一つです。

道路が担う機能としては、人や自動車等の移動を担う交通機能、災害時の避難や消防活動を担う防災機能、水道やガス等のライフラインの収容を担う空間機能、良好な市街地の形成を担う市街地形成機能等があります。これらの機能は、いずれも安全で快適な区民生活を実現する上で不可欠であり、計画的な道路整備によって、その機能を十分に発揮させることが可能となります。

機能の区分	役割
交通機能	<ul style="list-style-type: none">・交通処理機能の確保・道路ネットワークの形成・公共交通の導入空間・交通結節点における通行機能の向上・円滑な物流の確保 等
防災機能	<ul style="list-style-type: none">・緊急輸送道路の拡充・避難路のネットワーク化・延焼防止（延焼遮断帯等）・消防活動困難区域の解消・防災拠点へのアクセス・消防活動のスペース 等
空間機能	<ul style="list-style-type: none">・生活空間の確保 （イベントや交流の場、通風や採光の確保等）・都市環境保全（緑化等）・ライフライン施設（上下水道、ガス、電気等）の設置 等
市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none">・都市の骨格形成・居住環境区域の形成・景観の軸線形成 等

図2-1 道路の機能

2-2 道路の分類

道づくりプランでは、区内の道路を幅員や機能に基づき「幹線道路」、「地区幹線道路」、「主要生活道路」、「地先道路」の4種類に分類しています。

区は、これら4種類の道路を適切に配置して整備することで、区民生活を支える機能的な道路ネットワークの形成を目指します。

名称	交通面での主な機能	幅員	例
幹線道路	主に長距離の移動に利用され、大量の自動車交通を処理するほか、延焼遮断帯としての機能も有する片側2車線以上の道路	22m以上	甲州街道 玉川通り 
地区幹線道路	主に中距離の移動に利用され、隣接区市を結ぶ役割を担うほか、延焼遮断帯としての機能も有する片側1車線の道路	15m以上	淡島通り 世田谷通り 
主要生活道路	地区幹線道路等で囲まれたエリアの交通処理を担うほか、延焼遅延機能も有する片側1車線の道路	10m～13m	千歳通り 赤堤通り 
地先道路	宅地から主要生活道路や地区幹線道路を結び、日常生活で利用される基本的な道路	6m以上	



図2-2 道づくりプランにおける道路の分類のイメージ

◆コラム◆ 「都市計画道路」とは？

「道路」と一口に言っても、その定義は多様なものです。

例えば、道路法(昭和 27 年法律第 180 号)では以下のように分類されています。

名 称	道路の種類
高速自動車国道	全国的な自動車交通網の枢要部分を構成する道路
一般国道	高速自動車国道と合わせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路
都道府県道	地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路
市町村道	(区)市町村の区域内に存し、(区)市町村長が認定した道路

都市計画道路は都市計画法に基づいて決定される道路であり、以下のように定義されています。なお、都市計画道路の区域内では、将来における事業の円滑な施行を確保するため、建築行為に対する制限が生じます。

名 称	機 能
自動車専用道路	都市計画道路、都市間高速道路、一般自動車道等、もっぱら自動車の交通の用に供する道路
幹線街路 (放射・環状・補助線街路)	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路
区画街路	地区における宅地の利用に供するための道路
特殊街路	もっぱら歩行者、自転車又は都市モノレール等の交通の用に供する道路

道路法における位置づけと都市計画法における位置づけの違いにより、同じ道路でも名称が異なります。

なお、幹線道路、地区幹線道路、主要生活道路、地先道路という区分は世田谷区独自のものであり、法的な定義や位置づけはありません。

通称名	道路法の名称	都市計画道路の名称
玉川通り	国道 246 号	幹線街路放射第 4 号線
環七通り	都道 318 号環状七号線	幹線街路環状第 7 号線
世田谷通り	都道 3 号世田谷町田線	幹線街路補助線街路第 51 号線

2-3 道路の整備状況

(1) 道路網の現状

○道路率等の現状

区内には、区画整理等による面的な基盤整備が行われないまま宅地化が進んだ地域が多く、幅の狭い道路が円滑な交通を妨げています。

例えば、道路率(区の面積に対する道路の割合)は約14%であり、特別区の中では下位に位置する他、幅員4m未満の狭い道路が道路全体の25%を占めています。また、区道における幅員別道路延長は、6m未満の道路が60%以上を占めています。

地域による特徴としては、北沢地域は幅員6m未満の道路が80%以上を占める一方、過去に区画整理等による面的な基盤整備が進んだ玉川地域は、幅員10m以上の道路が、他の地域に比べて多く整備されています。

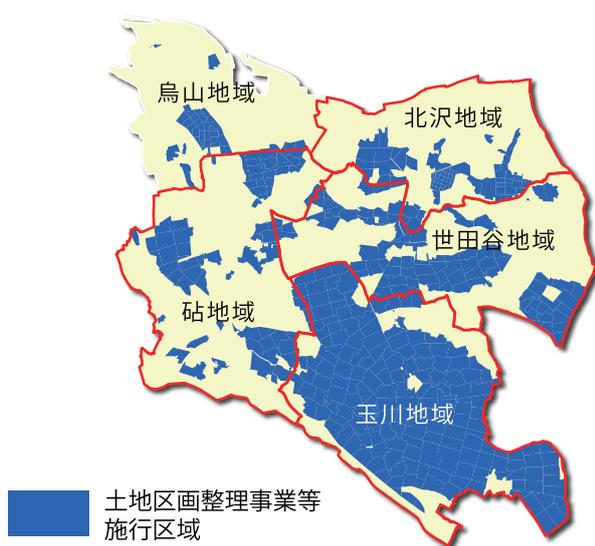
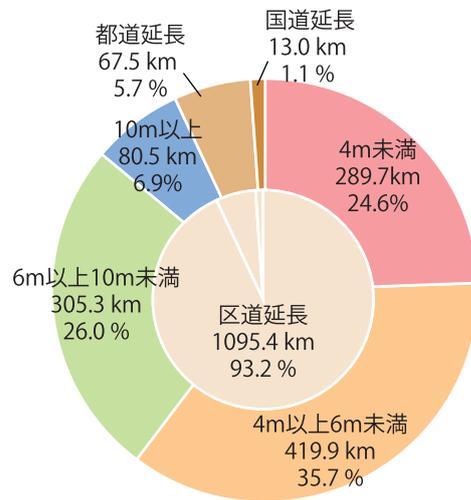
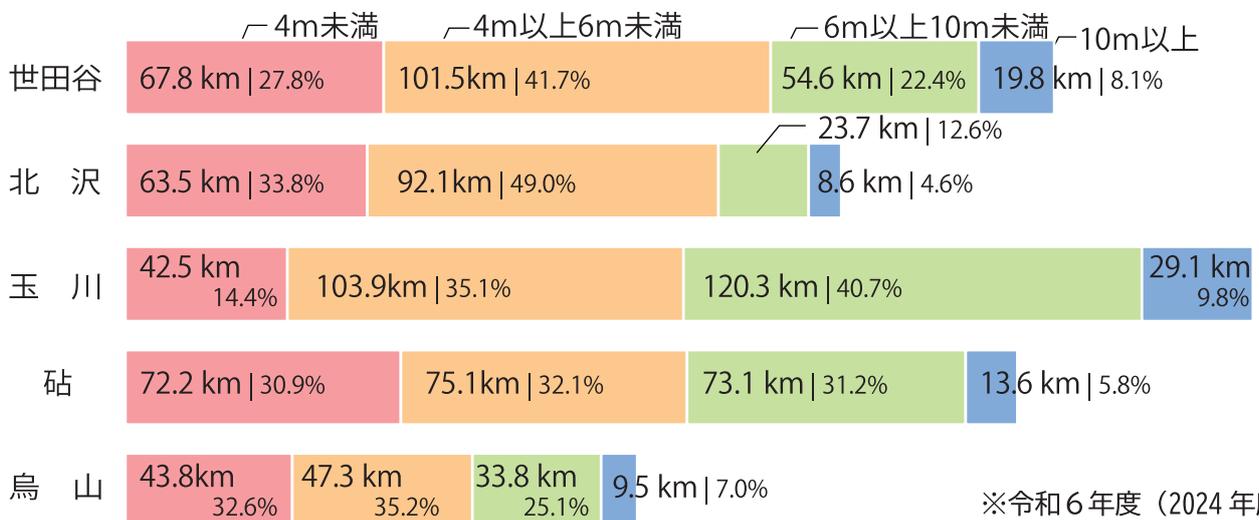


図2-3 区の面整備状況図



※令和6年度(2024年度)時点

図2-4 区道の幅員別道路延長



※令和6年度(2024年度)時点

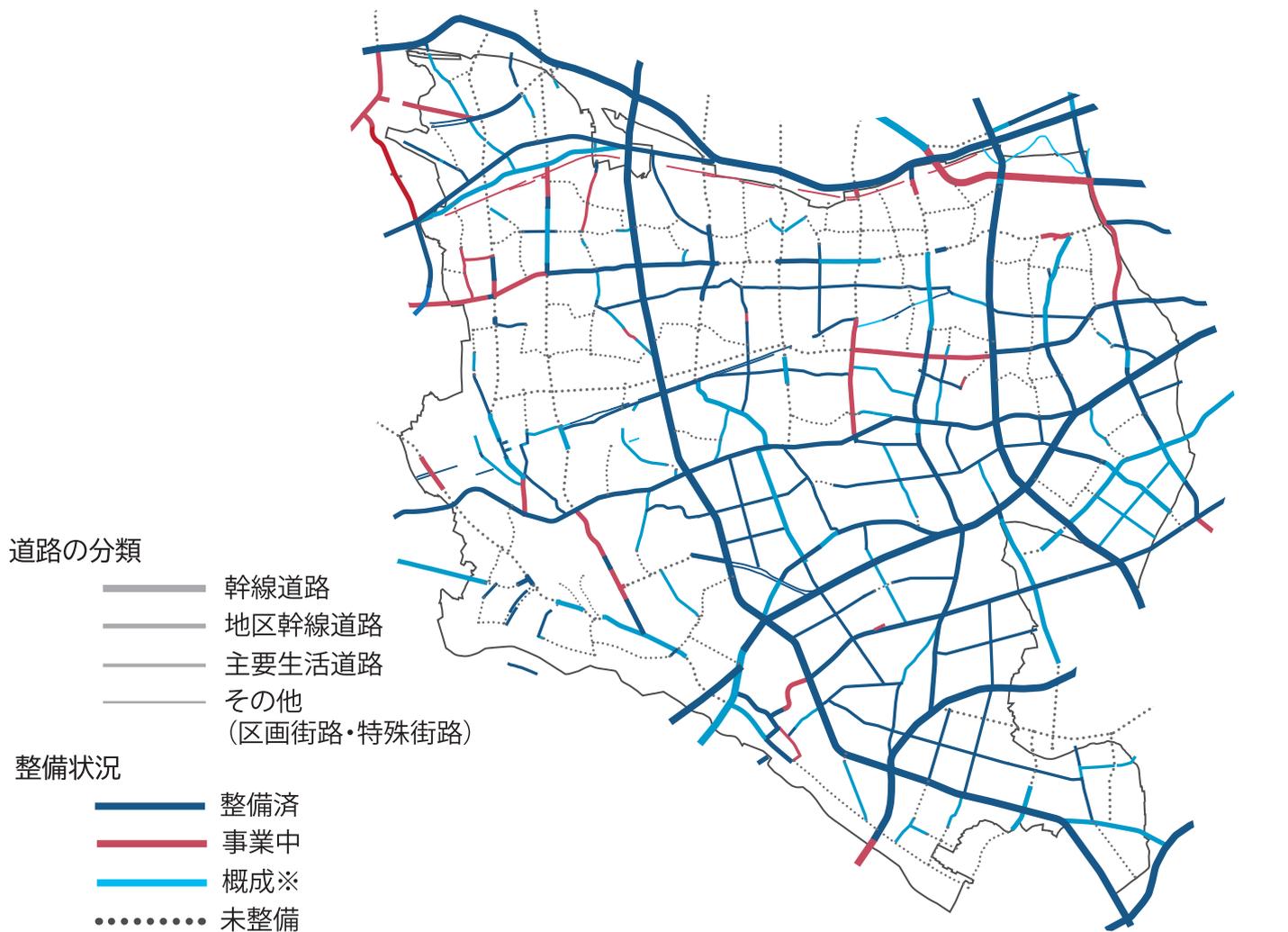
図2-5 地域別の幅員別道路延長

○道路ネットワークの整備状況

区は、東京都との役割分担に基づいて都市計画道路の整備を進めるとともに、連続立体交差事業や市街地再開発事業等、大規模な基盤整備事業と連携した道路整備にも取り組んできました。

しかし、区内の都市計画道路の整備率は約50%にとどまり、特別区の中では非常に低い水準です。中でも、幹線道路を補完する役割を有する地区幹線道路の整備が大きく遅れている状況です。

また、主要生活道路の整備率は約40%にとどまり、依然として多くの未整備区間が残されています。



※計画幅員までは完成していないが、自動車交通の処理が可能な車線数を有する
または暫定的な整備がされている等、おおむねの機能は満足している区間

※令和6年度(2024年度)時点

図2-6 都市計画道路及び主要生活道路の整備状況

整備率 (%)

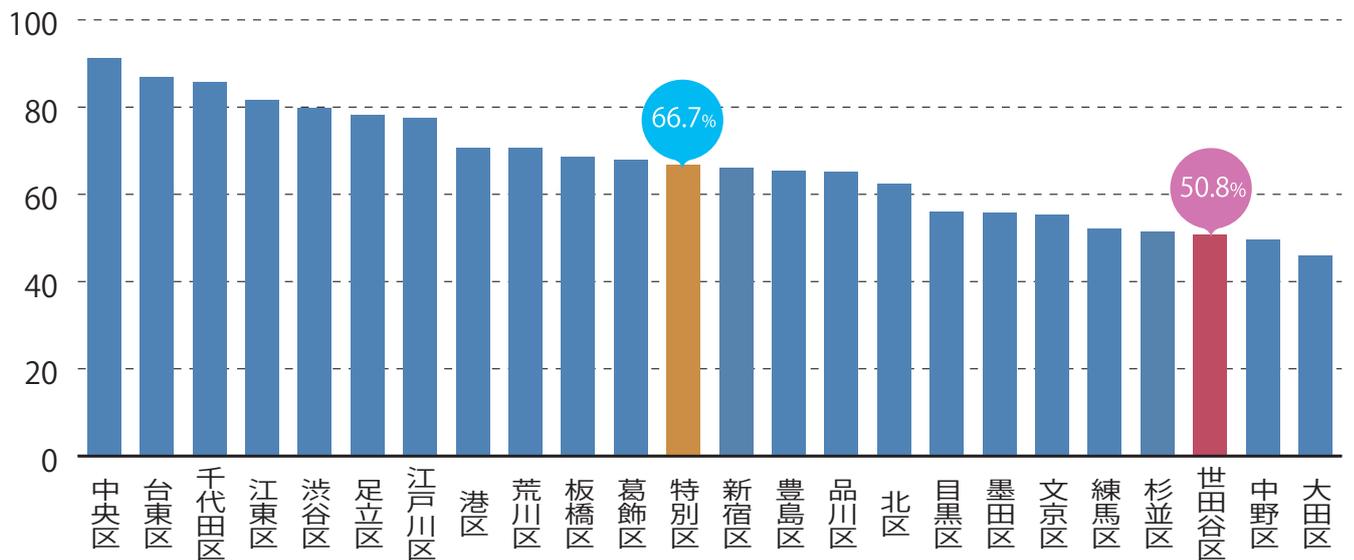
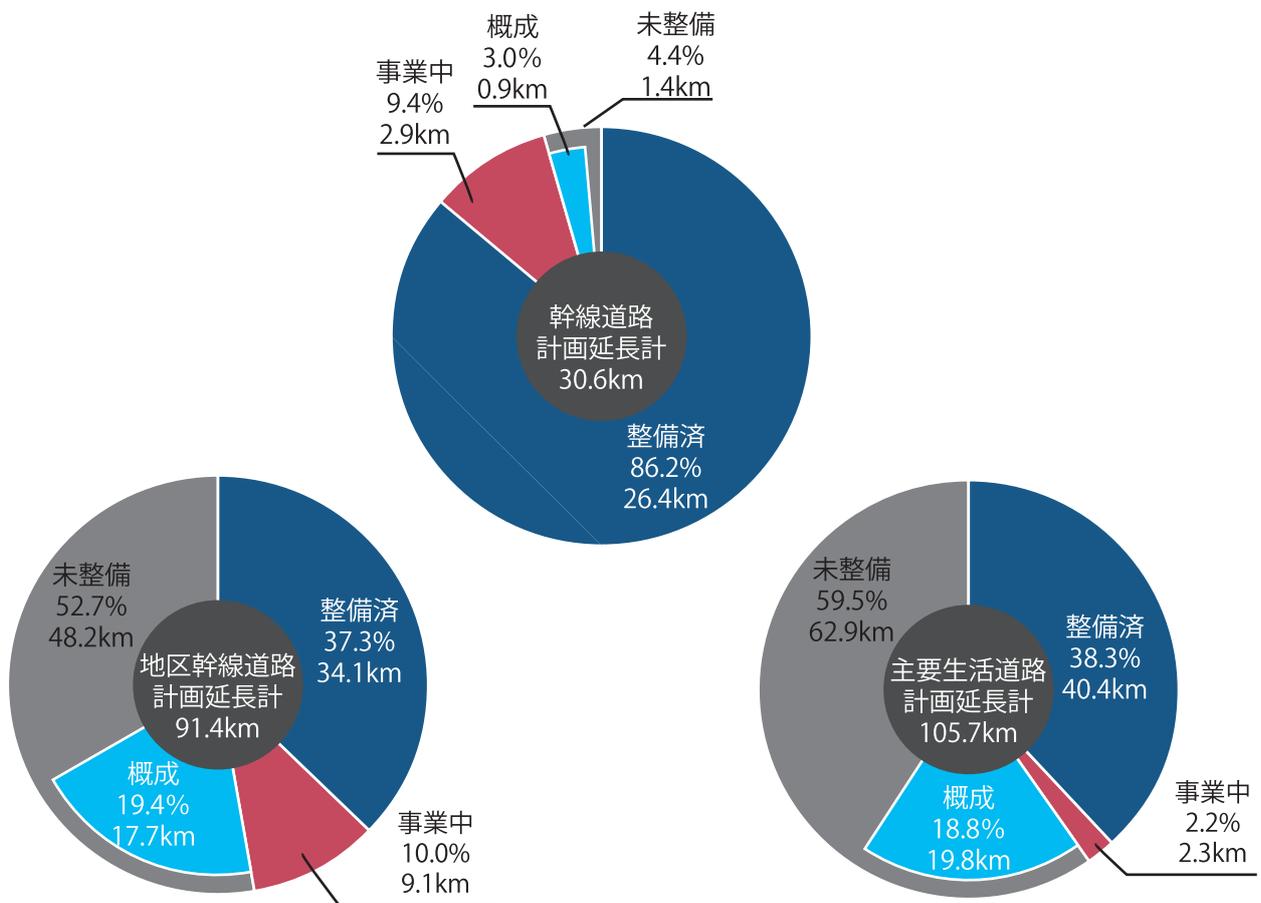


図2-7 特別区別の都市計画道路の整備率

※令和6年度(2024年度)時点



※令和6年度(2024年度)時点

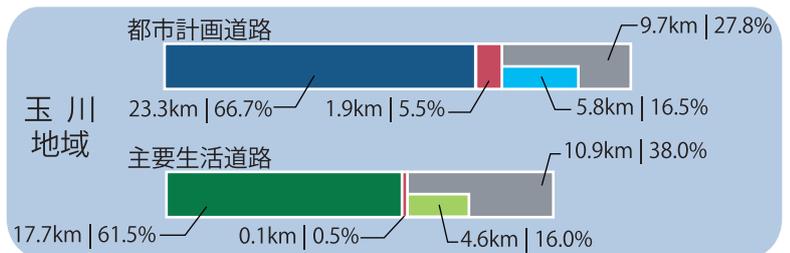
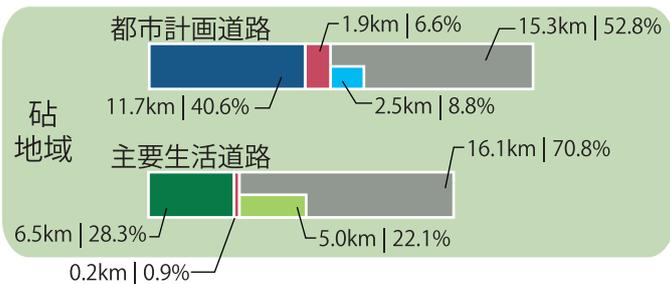
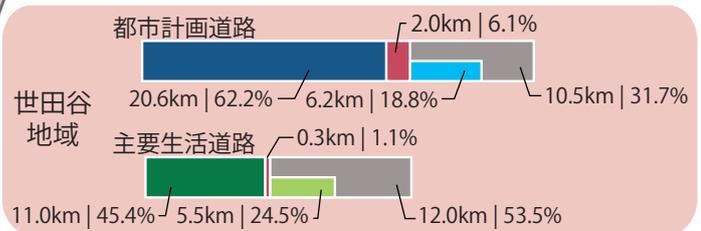
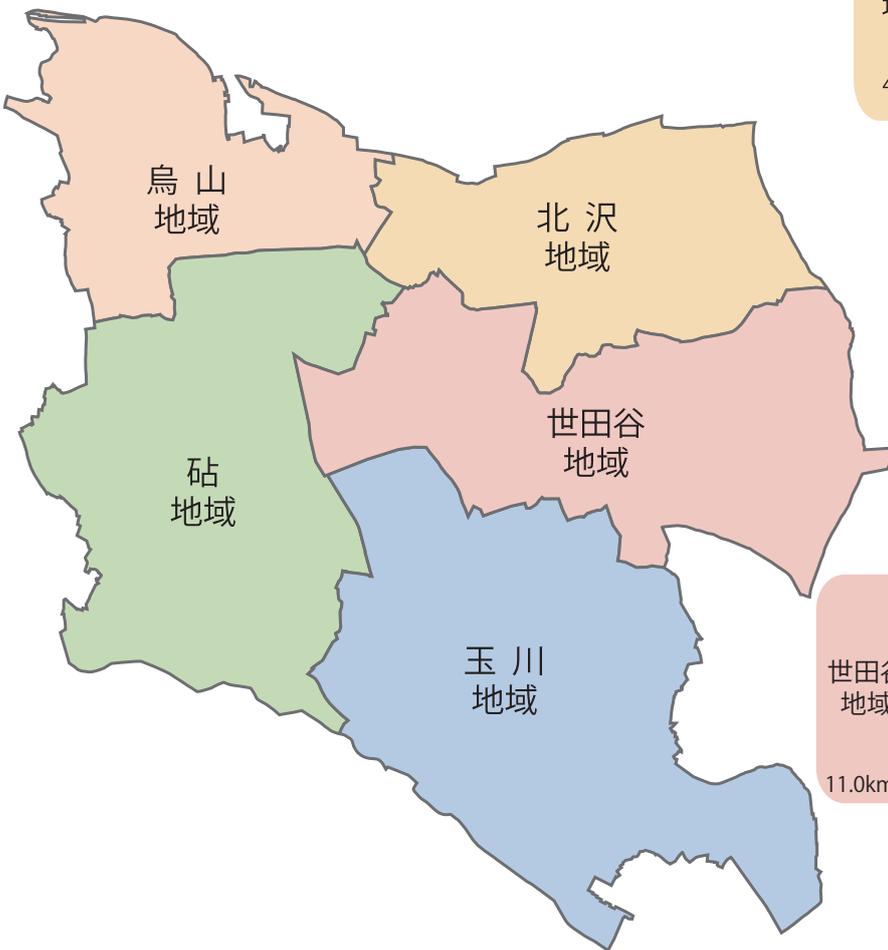
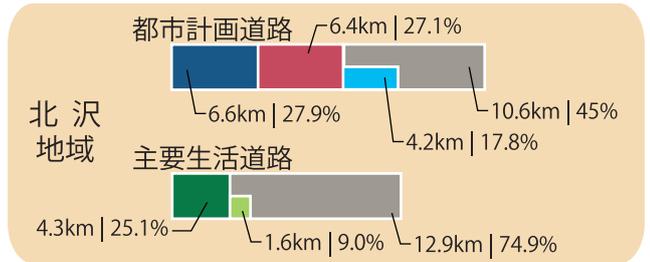
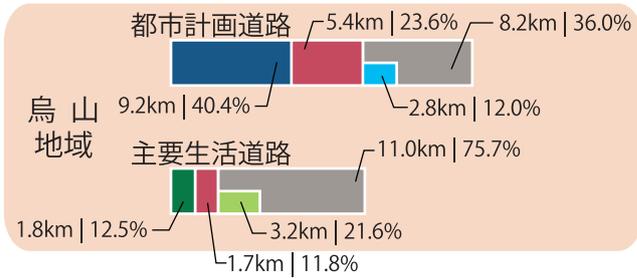
図2-8 道路の分類別の整備率

【凡例】

都市計画道路



主要生活道路



※令和6年度（2024年度）時点

図2-9 地域別の都市計画道路及び主要生活道路の整備率

(2)道路整備を取り巻く主な問題

区においては、道路ネットワークが十分に形成されていないことから、様々な問題が生じています。

①交通上の問題

○幹線道路への交通の集中

地区幹線道路には隣接する区市を連絡する機能等がありますが、区内の道路ネットワークの整備が十分ではないことから、環七通りや環八通り等に自動車交通が集中し、慢性的な交通渋滞が発生しています。

渋滞の発生は、車両の発進・停止回数の増加や速度低下にもつながります。これにより、温室効果ガスの排出量が増加するため、環境負荷が高まる要因ともなっています。

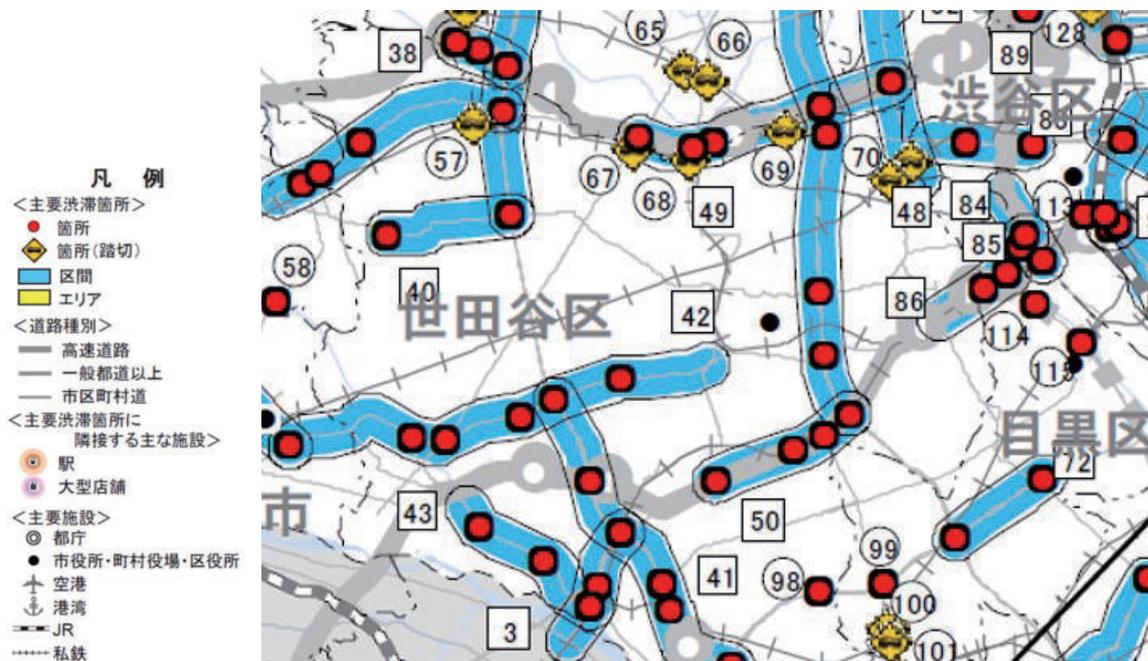


図2-10 世田谷区周辺の主要渋滞箇所

出典：国土交通省関東地方整備局 HP より抜粋

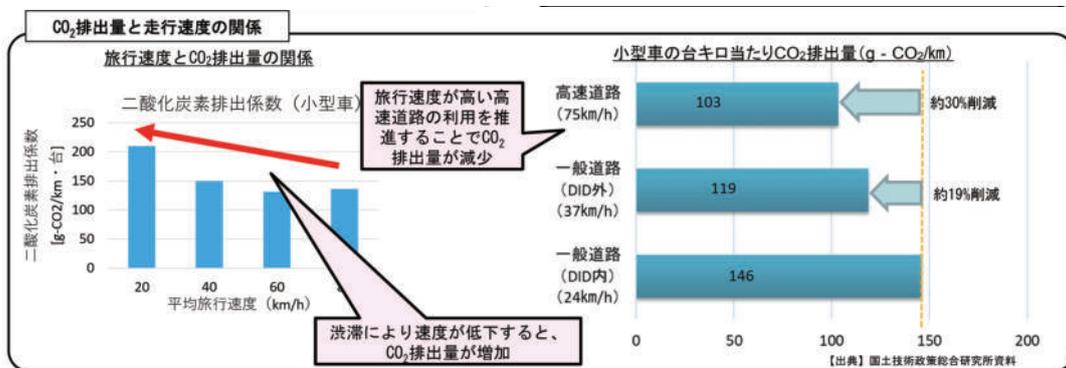


図2-11 温室効果ガスと旅行速度の関係

出典：国土交通省「道路分野におけるカーボンニュートラルへの貢献」

○自動車と歩行者等の輻輳

交通量が多い道路や路線バスが運行されている道路において、歩道と車道が分離されていない場合や自転車通行空間が整備されていない場合は、限られた道路空間に歩行者や自動車が混在する等、安全で快適な通行が困難な状況です。

また、幅員が狭い道路ではバスベ이의整備が困難なため、円滑な自動車交通に支障が生じる場合があります。



図2-12 歩車分離されていない道路における歩行者と自動車の輻輳

②防災・減災上の問題

○延焼遮断帯の形成の遅れ

延焼遮断帯とは、地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間を指します。区内では、多くの都市計画道路が延焼遮断帯に位置づけられていますが、都市計画道路の整備率が低いため、延焼遮断帯の形成は不十分な状況です。

今後も、道路整備と合わせて沿道の建物の不燃化を進めることが求められています。

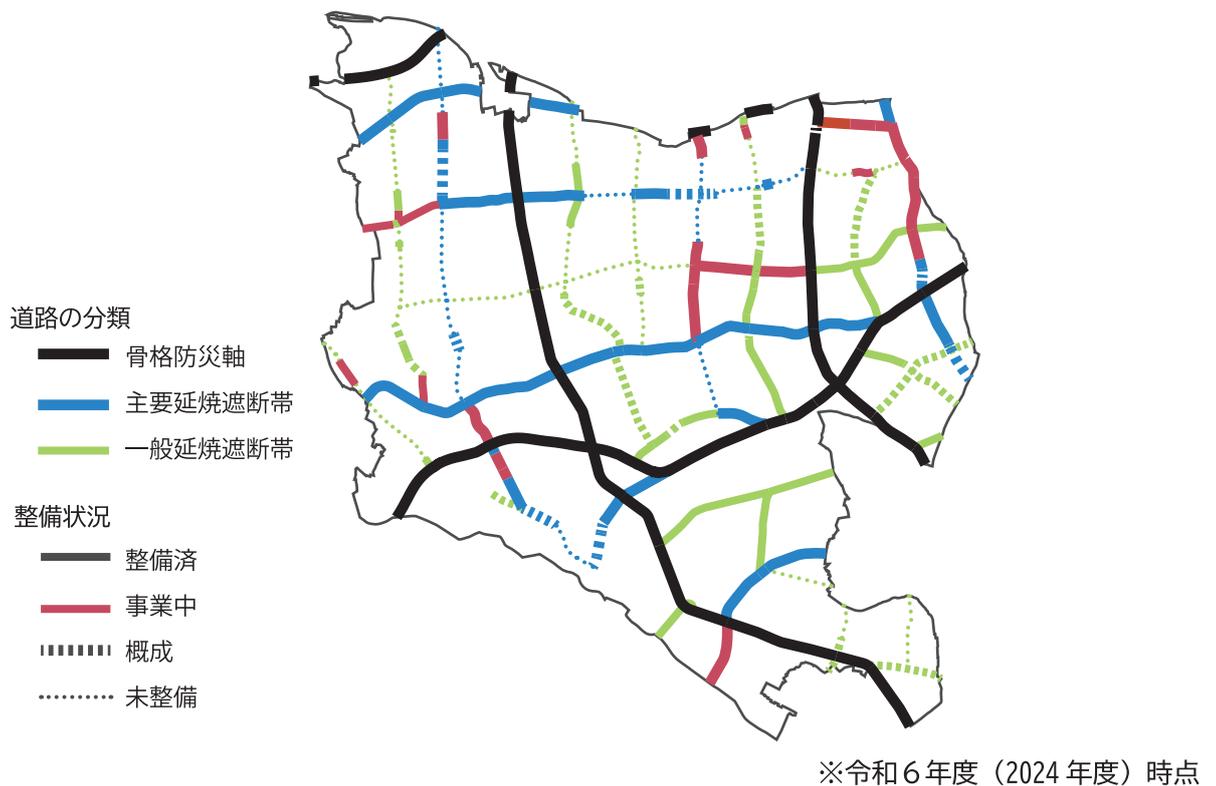


図2-13 延焼遮断帯の形成状況

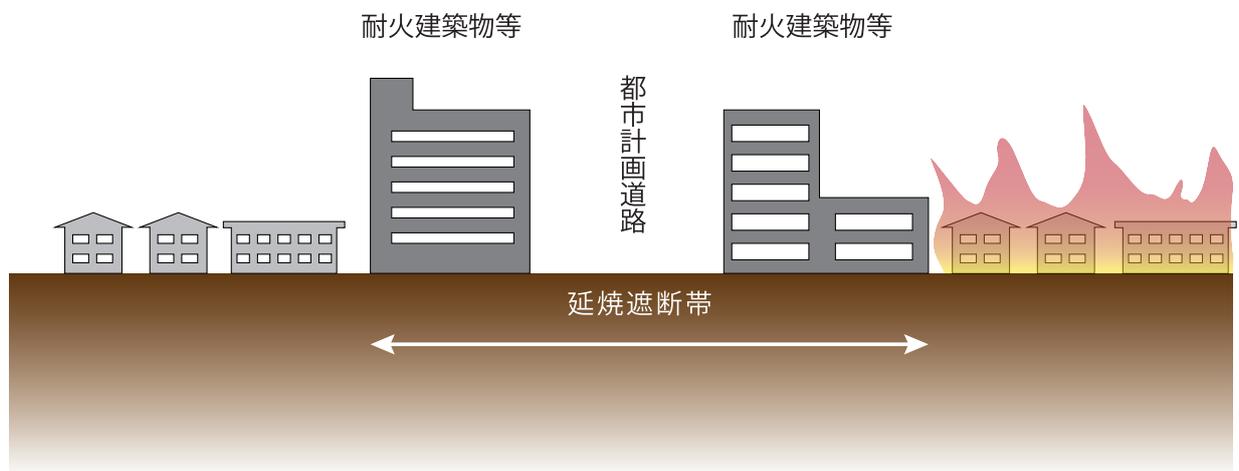


図2-14 延焼遮断帯のイメージ

○緊急輸送道路の幅員の不足

緊急輸送道路とは、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点とを相互に連絡する道路です。

区内では、緊急輸送道路が約 130km 位置づけられていますが、建物や電柱の倒壊等を考慮すると、幅員が不十分な道路では道路閉塞が発生することが想定されるため、災害時の車両の通行に支障をきたす可能性があります。



図 2-15 区内の緊急輸送道路等の状況



出典：石川県 HP

図 2-16 建物倒壊による道路閉塞

○消防活動困難区域の存在

災害時に消防活動が可能とされる区域は、建物や電柱の倒壊による道路閉塞や消防ホースの延長を考慮すると、一般的に、幅員6m以上の道路から半径140m以内の区域とされています。しかし、区内には幅員6m未満の道路が多いため、木造住宅密集地域を中心に、多くの消防活動困難区域が存在している状況です。

消防活動困難区域では、災害時に消防車が進入できず、大規模火災の鎮圧が困難となる可能性があります。

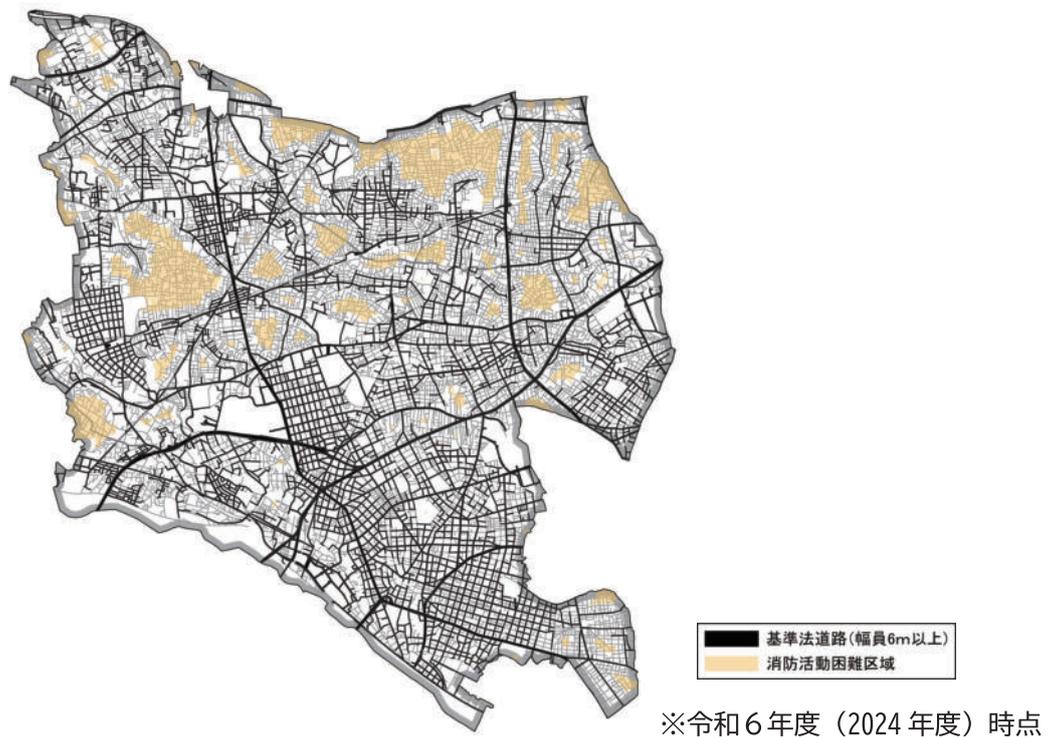
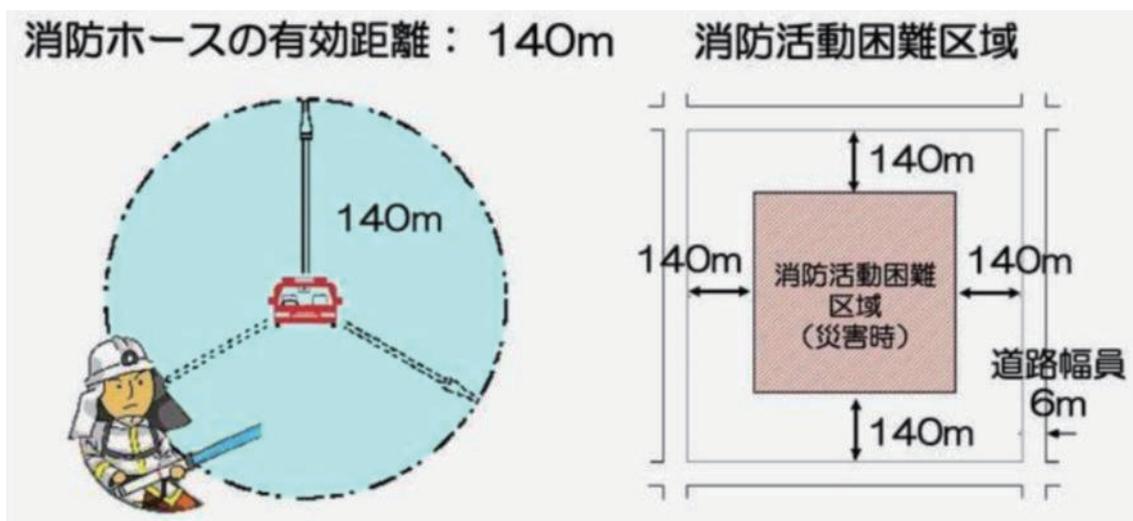


図2-17 区における消防活動困難地域



出典：震災に強いまちづくり・地区まちづくりの手引き

図2-18 消防活動困難区域のイメージ

③日常生活上の問題

○生活道路への通過交通の流入

地区幹線道路等の整備が進んでいないため、本来、地区幹線道路等を通行する自動車が生活道路に流入している地域があります。その結果、住環境の悪化や交通事故のリスク増加等の問題が生じています。



図2-19 生活道路への通過交通の流入

○公共交通不便地域の存在

区は、鉄道駅から500m以上、バス停留所から300m以上離れている等の地域を「公共交通不便地域」と定めています。このような地域の中には、コミュニティバスやデマンドバスの導入支援等による対策に取り組んでいる地域がある一方、地区幹線道路等の整備が進んでいないため、路線バスの運行が難しい地域も存在します。



図2-20 区における公共交通不便地域

2-4 道づくりプランにおける取り組み状況

(1) これまでの取り組み

①優先整備路線の事業着手

平成26年(2014年)に策定した現在の道づくりプランでは、令和7年度末(2025年度)までに事業着手を目指す区間を「優先整備路線」として位置づけ、都市計画道路から9区間(約3.6km)、主要生活道路から4区間(約2.0km)を、それぞれ選定しました。

しかし、道路事業に伴う用地取得の長期化等により事業中区間が蓄積し、新規の事業着手に取り組みにくい状況等であるため、着手した優先整備路線は4区間(約0.8km)にとどまっています。

路線名	区間	延長 (m)	着手状況
都市計画道路 補助第54号線	補128～補154	780	未着手
都市計画道路 補助第128号線	放5～東鉄10付17	170	着手済
都市計画道路 補助第154号線	補54～明大前駅駅前広場付近	710	未着手
都市計画道路 補助第216号線	補213との交差付近	390	着手済
都市計画道路 補助第216号線	補219～補129	1,030	未着手
都市計画道路 補助第217号線	補54付近	160	着手済
都市計画道路 世区街第7号線	環八通り～丸子川付近	400	未着手
都市計画道路 世区街第11号線	成城学園前駅駅前広場及び 駅前広場導入路	5,000 m ² (交通広場)	未着手
都市計画道路 世区街第12号線	成城学園前駅駅前広場導入路	30	未着手
主要生活道路 122号線	六所神社前通り I 期区間～補129	540	未着手
主要生活道路 127号線	世田谷通り～淡島通り	830	未着手
主要生活道路 229号線	松栄会通り I 期区間～補52	450	未着手
主要生活道路 232号線	深沢八丁目	180	一部着手済

図2-21 優先整備路線の着手状況

②事業中路線の整備

現在の道づくりプランの策定以降、区は約 34,000 m²の道路用地の取得を行い、事業推進に取り組んできました。

また、平成 26 年度(2014 年度)には補助第 154 号線(VI期)が、令和元年度(2019 年度)には世区街第 7 号線(I 期)がそれぞれ事業完了する等、現在の道づくりプランの策定以降、6 区間(約 1.2km)が完成しました。

現在、区は 23 区間で事業を進めており、用地取得率が 9 割を超えている路線も多くあります。一方で、事業着手から 20 年を超えている路線も多く存在します。

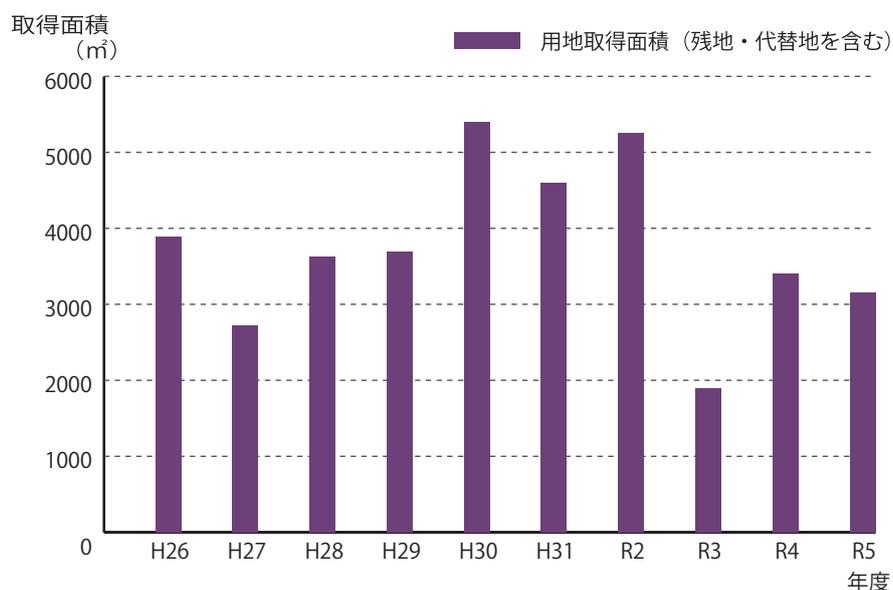


図 2-22 道路用地の取得実績



補助第 154 号線 (I 期)
(平成 26 年度 (2014 年度) 事業完了)



世区街第 7 号線 (I 期)
(令和元年度 (2019 年度) 事業完了)

図 2-23 現在の道づくりプラン策定以降に完成した区間

(2) 道路事業の推進に向けた主な課題

①事業中の道路事業の早期完成

道路事業における用地取得は、関係権利者の生活再建の対応や商業地におけるテナント等への丁寧な対応が求められます。一方、区の用地取得は関係権利者との合意の上で進めているため、時間を要することが多く、結果的に事業期間が長期化しています。

現在、区は23区間で道路事業を進めています。事業期間が20年を超える区間も多く、整備効果の発現が遅れています。また、事業中区間の蓄積により新たな事業着手がさらに困難となる可能性があるため、早期の事業完了を目指す必要があります。

②道路事業の計画的な着手

現在の道づくりプランでは14区間を優先整備路線として選定しましたが、実際に事業着手した区間は4区間にとどまります。このように、優先整備路線に選定されたにも関わらず計画期間内に事業着手に至らない区間が多いため、関係権利者の生活設計や土地利用に影響が生じている状況です。

今後、選定された優先整備路線を着実に事業着手していく必要があります。

③都市計画道路(区画街路・特殊街路)の必要性等の検証

都市計画道路の区域内では、都市計画法に基づき一定の建築制限が生じるため、長期間にわたり事業着手されない場合は、建築行為が制限される状態が続きます。

都市計画道路のうち幹線街路については、広域的な道路ネットワークとしての観点から整備方針において必要性の検証が行われていますが、主に区が都市計画決定した区画街路や特殊街路については、決定以降、検証等が行われていないため、これらの路線についても必要性等の検証を行う必要があります。

④主要生活道路の必要性等の検証

主要生活道路の整備率は約40%であるため、残る区間の整備には長期間を要します。

主要生活道路は昭和60年(1985年)に区が独自に計画したものであり、策定から40年が経過していることから、交通機能や防災機能、現地の状況等も踏まえた検証を行う必要があります。

⑤主要生活道路の整備に向けた誘導

主要生活道路の幅員や線形は定められておらず、建築行為に対する制限が生じていないため、事業着手の前に大規模な建物が建築された場合等は、将来における道路事業の円滑な施行に支障をきたす可能性があります。

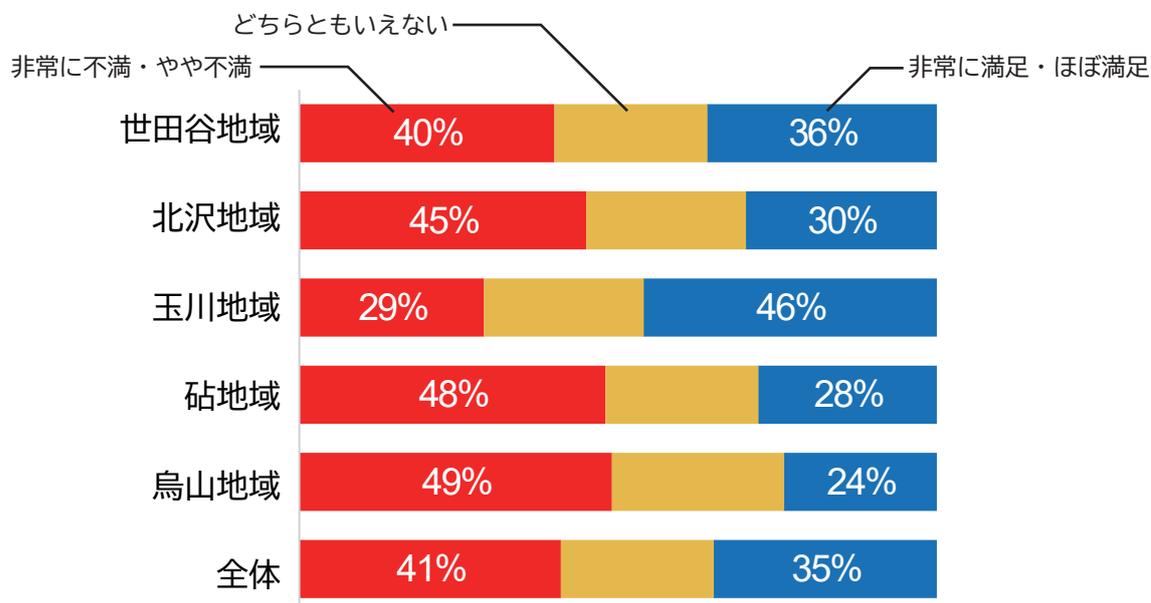
そのため、主要生活道路については、整備に向けた誘導についても検討を行う必要があります。

◆コラム◆ 道路整備に関する区民アンケートの実施結果(抜粋)

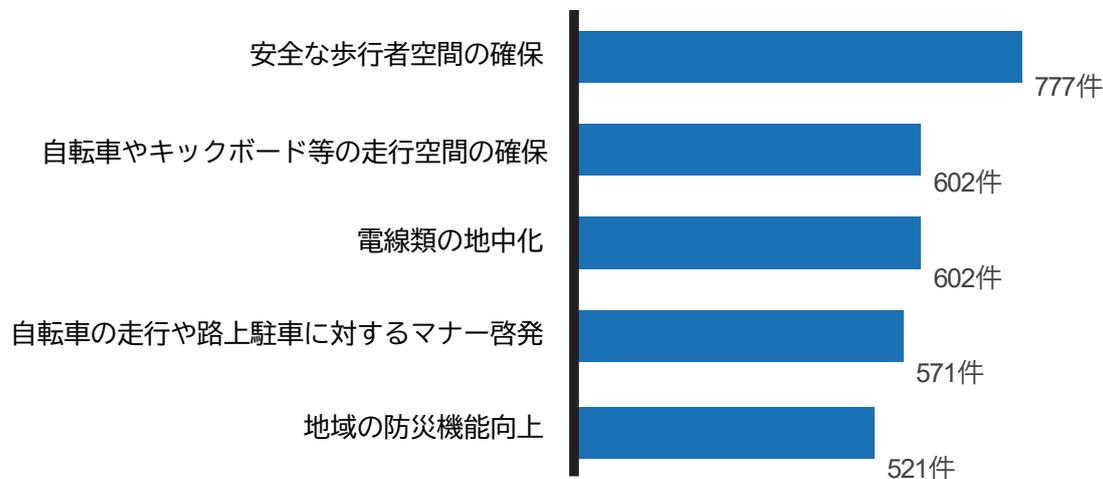
道づくりプランの改定にあたり、区民が道路に対して抱える意見や、今後の道路整備に対する要望等を把握することを目的とした区民アンケートを実施しました。

- 1 調査対象 満16歳以上の区民より4,000名(無作為抽出)
- 2 調査期間 令和6年(2024年)9月27日～10月31日
- 3 調査結果 総回収数 1,025件(回収率 約25%)

問：あなたのお住まい周辺にある道路の整備状況について、どのように思いますか？



問：区が道路整備を進めるにあたり、どのような事項を重点化してほしいと考えますか？



問：区の道路整備の状況は十分ではない一方、道路に求められる機能も多様化している中、あなたは道路に対しどのような役割・機能を期待しますか？(自由記述)

■歩行者・自転車・自動車にとって安全な道路

- ・車両と歩行者、お互いに安心して通行できる道路整備が必要。
- ・高齢化を見据えた自動車以外の輸送形態が走行可能な道路づくりに期待。
- ・通行車両の減速機能がある道路。 等

■バリアフリーな道路

- ・道路や歩道の段差で車いすやベビーカーでの通行が困難な場合があるため、配慮してほしい。 等

■交通安全啓発が必要

- ・人と人が互いに気を付けあえる道路にしてほしい。
- ・駐車禁止の取り締まりや、自転車やキックボードの危険運転の厳罰化に力を入れてほしい。 等

■無電柱化の推進

- ・災害時のことを考え、電線等の地中化を希望。 等

■自転車通行空間の整備

- ・高齢者でも安心して走行できる自転車専用レーンを増やしてほしい。

問：今後の区の道路整備に対するご意見をお聞かせください。(自由記述)

■歩行者の安全・子どもや高齢者の安全確保

- ・歩行者と自動車や自転車が安心して移動できる環境を整えることは重要だと思う。
- ・災害対策、歩行者の安全のための道路計画を進めてほしい。
- ・人口集中が進んでいる中で、より歩行者にフレンドリーな道路にしてほしい。 等

■道路拡幅による安全性の向上

- ・災害対策としては、住宅街の狭い道を拡張すべきだと思う。
- ・子どもが比較的多い区であるため、道は広く安全である方がよい。 等

■自転車通行空間の整備

- ・歩行者と自転車を分けた道路を造ってほしい。 等

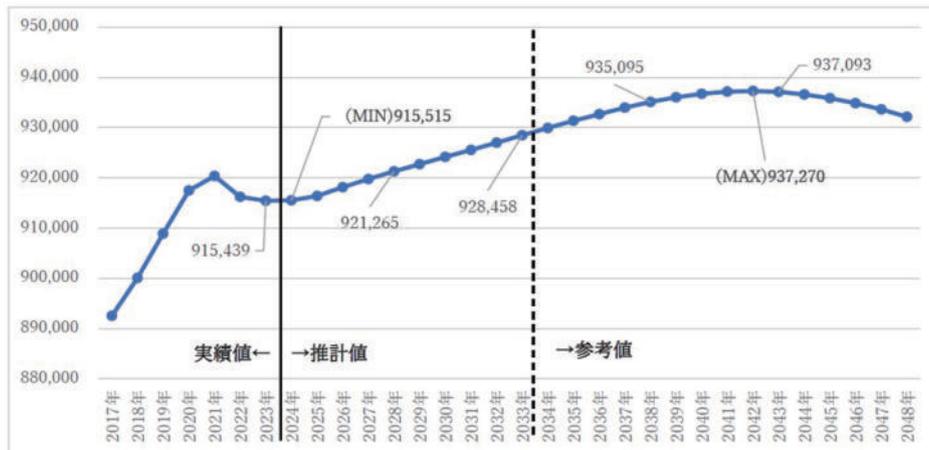
第3章 社会情勢と都市環境の変化

3-1 人口や自動車交通量の変化

(1) 区の将来人口

区の人口は平成7年(1995年)以降増加し続けていますが、将来人口推計によると、令和24年(2042年)以降は減少に転じる一方、高齢化率はさらに進行する見込みです。

一方、人口減少による自動車保有台数の減少や高齢者の運転免許の返納等の状況を考慮すると、路線バス等の公共交通の果たす役割が大きくなること等が想定されるため、公共交通の導入空間としての役割を担う道路整備を進める必要があります。



出典：世田谷区将来人口推計

図3-1 将来人口推計

	令和5年 (2023年)	令和10年 (2028年)	令和15年 (2033年)	令和20年 (2038年)	令和25年 (2043年)	令和30年 (2048年)
0-14歳	12%	11%	10%	9%	9%	9%
15-64歳	68%	68%	67%	66%	64%	62%
65歳以上	20%	21%	23%	25%	27%	28%

出典：世田谷区将来人口推計

図3-2 年齢3区分別人口比率

(2) 区内の道路における自動車交通量

国が定期的実施している道路交通センサス(全国道路・街路交通情勢調査)によると、区内の主な国道、都道の自動車交通量は減少傾向にあります。

一方、区内の幹線道路や地区幹線道路には、その道路が有する交通処理能力を上回る自動車交通量が発生している区間があるほか、道路ネットワークの形成が不十分なことにより、生活道路に通過交通が流入している場合があります。

このような道路に発生している交通負荷を軽減させるためには、引き続き、地区幹線道路を中心とした道路整備を進める必要があります。

3-2 物流の小口化、多頻度化

国内では、貨物 1 件あたりの貨物量は減少傾向が続く一方、インターネット通販等、デジタル消費行動の浸透によって物流件数は約 2 倍に増加しており、物流の小口化、多頻度化が進行しています。

このように、物流に関する需要は根強いものがあるため、物資の輸送機能を担う道路整備を進める必要があります。



貨物 1 件あたりの貨物量 (トン / 件) 出典：国土交通省「第 1 回自動物流道路に関する検討会」資料

図 3-3 国内の貨物量と物流件数の推移

3-3 ウォーカブルな道路空間に対するニーズの高まり

近年、全国的に、駅周辺等を中心としてゆとりやにぎわいがある回遊性の高い空間のニーズが高まっています。また、令和 2 年(2020 年)には道路占用許可の緩和等を可能とする「歩行者利便増進道路(ほこみち)制度」が創設された他、国土交通省が策定した長期ビジョン(2040 年、道路の景色が変わる)では、道路にコミュニケーション空間としての機能を回帰させることが示されています。同ビジョンでは、人中心の道路の実現に向けた道路空間の柔軟な利活用について提案されており、区内でも駅周辺等におけるエリアマネジメント組織による取り組みや社会実験が行われています。

区は、令和元年(2019 年)に国土交通省の「ウォーカブル推進都市」に賛同し、歩行者が主体の安全・快適で回遊性のある街づくりに取り組んでいます。今後は、道路空間の再編が可能となるよう、地区幹線道路を中心とした道路ネットワークの形成を進める必要があります。



出典：岡山市「ハレまち通り(旧・県庁通り)再整備における事業効果について」

図 3-4 道路空間の再編の事例

3-4 都市部における地震や激甚化・頻発化する風水害の発生

(1) 発生が想定される首都直下地震

令和6年(2024年)に発生した能登半島地震では、市街地の大規模な焼失や道路寸断による緊急物資の輸送障害等、都市部における災害リスクが顕在化しました。

今後30年以内に高い確率で発生が想定されている首都直下地震においても、区内では同様な被害が想定されるため、緊急輸送道路や避難所、給水拠点等にアクセスする道路の機能確保に加え、消防活動困難区域の解消等につながる道路整備を進める必要があります。



出典：石川県 HP

図3-5 能登半島地震による被害例(石川県輪島市内)

(2) 気候変動に伴う風水害

従来の災害対策は、主に地震やそれに伴う建物倒壊、大規模火災等が想定されていましたが、近年では、地球温暖化に伴う気候変動等の影響により、風水害や土砂災害が激甚化、頻発化しています。区内でも、令和元年(2019年)の東日本台風により多摩川が氾濫し、大きな被害が生じました。今後は、風水害時の安全な避難が可能となる道路整備を進める必要があります。

一方、道路整備においては、現地の状況に応じて、築造時に新たな擁壁を設置する場合があります。この場合、道路整備が土砂災害の防止や安全な避難路の確保につながります。

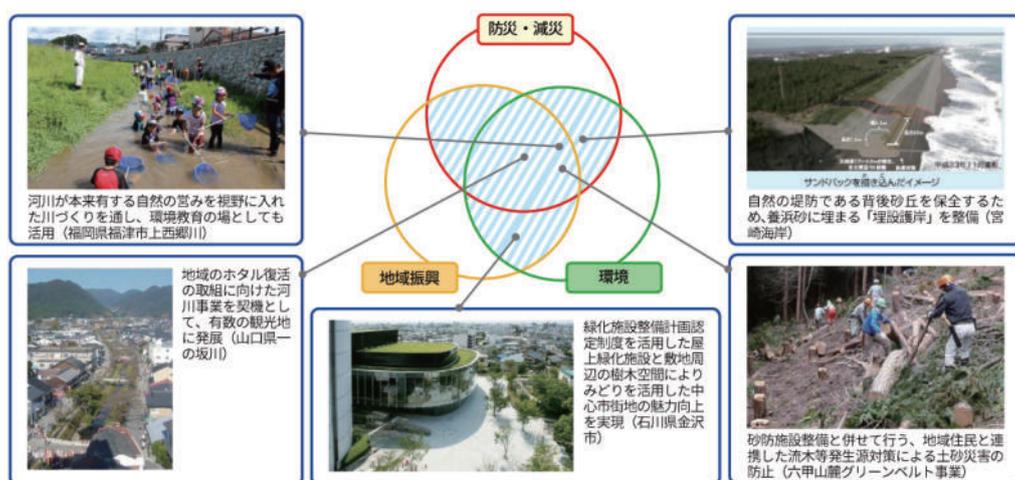


図3-6 東日本台風による被害例(世田谷区兵庫島公園付近)

3-5 グリーンインフラの推進

グリーンインフラとは、みどりが持つ様々な機能を活用し、安全で快適な都市環境を守り、街の魅力を高める社会資本です。また、グリーンインフラの推進は、現場の状況や費用対効果等を考慮したうえで、グレーインフラ(道路をはじめとするハード施設)との適切な組み合わせを検討することが重要です。

今後も、道路整備と合わせて良好な景観形成や緑陰による歩行者の快適性の向上につながる街路樹の設置、洪水抑止のための雨水浸透や貯留施設の整備等のグリーンインフラを推進する必要があります。



出典：国土交通省 HP

図3-7 グリーンインフラの考え方と事例

3-6 気候危機対策としての脱炭素の促進

区は、令和4年(2022年)に「気候非常事態宣言」を行なうとともに、「令和32年(2050年)までの温室効果ガス排出量実質ゼロ」を達成すべき目標として設定しました。

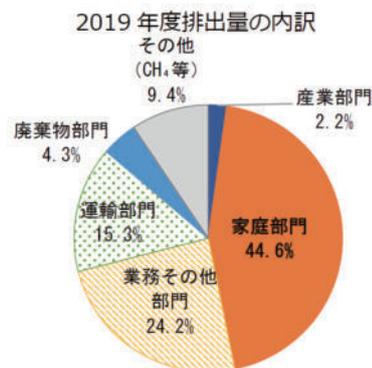
区における温室効果ガス排出量は減少傾向にあります。排出量の約2割は運輸部門(自動車や鉄道でのエネルギー消費)が占めているため、さらなる削減に向けた取り組みが必要です。

温室効果ガスの排出量の削減策としても、道路整備による交通の円滑化の実現や、路線バス等の公共交通の利用を促進する必要があります。

表 2019年度の各温室効果ガス・部門の排出量構成比と2013年度との比較

(単位：千t-CO₂)

部門	2013年度 排出量	2019年度		
		排出量 (構成比)	排出量 増減比	
CO ₂	産業部門	90	61 (2.2%)	-32.0%
	家庭部門	1,463	1,245 (44.6%)	-14.9%
	業務その他部門	858	674 (24.2%)	-21.4%
	運輸部門	567	427 (15.3%)	-24.8%
	廃棄物部門	103	121 (4.3%)	17.3%
その他(CH ₄ 等)	156	262 (9.4%)	67.3%	
合計	3,238	2,789	-13.8%	



出典：世田谷区地球温暖化対策計画

図3-8 区における温室効果ガス排出量の内訳

3-7 新しいモビリティの普及

脱炭素社会の実現や移動手段の多様化に伴い、自動運転バスや自動配達ロボット等「新しいモビリティ」の普及や開発が進展しているほか、電動キックボード等のシェアリングサービスも急増しています。また、電動車いすやシニアカーの出荷台数も増加しています。一方、これらのモビリティと自転車や歩行者等との輻輳が問題となっているため、新たなモビリティの普及の観点からも、道路環境のさらなる整備が必要となっています。

新型輸送サービス

<p>AIオンデマンド交通</p>  <ul style="list-style-type: none">都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待	<p>グリーン スローモビリティ</p>  <ul style="list-style-type: none">高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待
<p>超小型モビリティ</p>  <ul style="list-style-type: none">狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合	<p>自動運転</p>  <ul style="list-style-type: none">近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待

出典：デジタル庁「モビリティ・ロードマップのありかたに関する研究会（第5回）」資料

図3-9 新しいモビリティの一例

第4章 道づくりの方針

第2章で示したように、区では、道路ネットワークが十分に形成されていないことによる様々な問題が生じているため、区民生活に幅広い影響が及んでいます。これらの問題を解決するためには、幹線道路から地先道路に至るまでの道路が果たすべき機能を適切に発揮できるような道路ネットワークの整備が必要です。

一方、道路整備には長期間を要するため、効率的、効果的な道路整備を進めるにあたっては、現在の区の都市課題や区民ニーズを的確に捉えたうえで、将来の区が目指す姿を見据えて検討する必要があります。

第4章では、現在の区の都市課題や都市整備方針における「目標とする都市の姿」等を踏まえ、今後の道路整備にあたって重視すべき点を「道づくりの方針」として決めました。

1 だれもが安全で快適に移動できる道づくり

歩行者や自動車、自転車等、道路を利用するだれもが、安全かつ快適に移動ができる道づくりを進めます。

また、ユニバーサルデザインや交通安全等の視点も十分に踏まえ、ウォークアブルかつ多様な利用者や交通手段に対応する道づくりも進めます。

2 災害から区民の命と街を守る道づくり

災害に強い街を実現するため、延焼遮断帯や延焼遅延滞の形成、消防活動困難区域の解消、避難路の確保、災害からの円滑な復旧・復興等につながる、沿道の街づくりを含めた地域の防災・減災機能の向上に資する道づくりを進めます。

3 住みよい環境を支える道づくり

自動車での移動に伴って発生する温室効果ガスを削減し、脱炭素を推進するため、渋滞の解消、公共交通や自転車、徒歩等でも移動しやすい道づくりを進めます。また、生活道路への通過交通の流入抑制や、機能的な物流、自動運転や新たなモビリティの普及に資する道路ネットワークの整備を進めます。

さらに、街路樹等のみどりのネットワークの形成、雨水浸透柵の設置等のグリーンインフラを推進する他、景観や沿道環境等への配慮等、地域の住みよい環境を支える質の高い道づくりを進めます。

4 街づくりと連携した道づくり

区内では、連続立体交差事業や団地建替え等の大規模な基盤整備事業や東京外かく環状道路事業に伴う街づくり等が進んでいる地域もあるため、今後も、このような基盤整備事業や地域の街づくりの機運を適切に捉えた道づくりを進めます。

また、エリアマネジメント等の街づくりとの連携により、道路空間がにぎわいの軸となるような道づくりを推進します。

第5章 主要生活道路等の必要性等の検証

主要生活道路は、世田谷区独自の計画道路であり、地区幹線道路を補完し、地区内の交通処理や延焼遅延等の機能を有する道路として、区内で約106kmが位置づけられています。

昭和60年(1985年)の計画策定時においては、配置間隔を考慮した上で、一定幅員を有し区民生活において日常的に利用されている道路をできる限り活かすとともに、既に一部が拡幅されていた道路や地区の街づくりに効果的な役割を果たすような道路等を尊重する等、現地の状況等も踏まえながら位置づけています。

区は、これまで主要生活道路について計画的な整備を進めており、希望丘通りや若林公園通り等、13区間(約3.2km)が完了する等、地域の交通安全の確保や防災性の向上に取り組んできました。

一方、現時点においても約63kmの区間が未整備となっており、残る区間の整備には長期間を要するほか、策定から40年が経過していることから、交通機能や防災機能、現地の状況等も踏まえた検証を行う必要があります。

そのため、道づくりプランの改定に合わせ、整備の必要性を改めて検証することとしました。

第5章では、第4章に掲げる「道づくりの方針」を踏まえ、主要生活道路に求められる機能や効果等を考慮しながら、区間ごとに必要性等の検証を行います。

なお、区が都市計画決定した都市計画道路(区画街路)についても、同様に検証を行います。

※都市計画道路(幹線街路)については、整備方針において必要性等の検証を行います。

名称	都市計画道路	主要生活道路
計画の根拠法令	有 (都市計画法)	無 (区独自の計画)
計画線の位置	決定済 (都市計画決定のとおり)	未定 (事業着手の検討時に決定)
幅員	決定済 (都市計画決定のとおり)	未定 (事業着手の検討時に決定、 ただし、原則として10～13m)
事業着手前の 建築制限	有	無

図5-1 主要生活道路と都市計画道路の違い

5-1 検証方法

道づくりプランでは、未整備の主要生活道路と区画街路を対象に、「必要性の検証」と「事業性の検証」を行いました。

検証の結果、必要性が確認されなかった区間や、事業性の課題が大きく整備が困難な区間は「廃止区間」として位置づけ、道づくりプランの策定をもって、主要生活道路としての位置づけを外します。

また、都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間や、地域の街づくり等と合わせて検討する区間は「調整区間」として位置づけ、引き続き検討を行います。

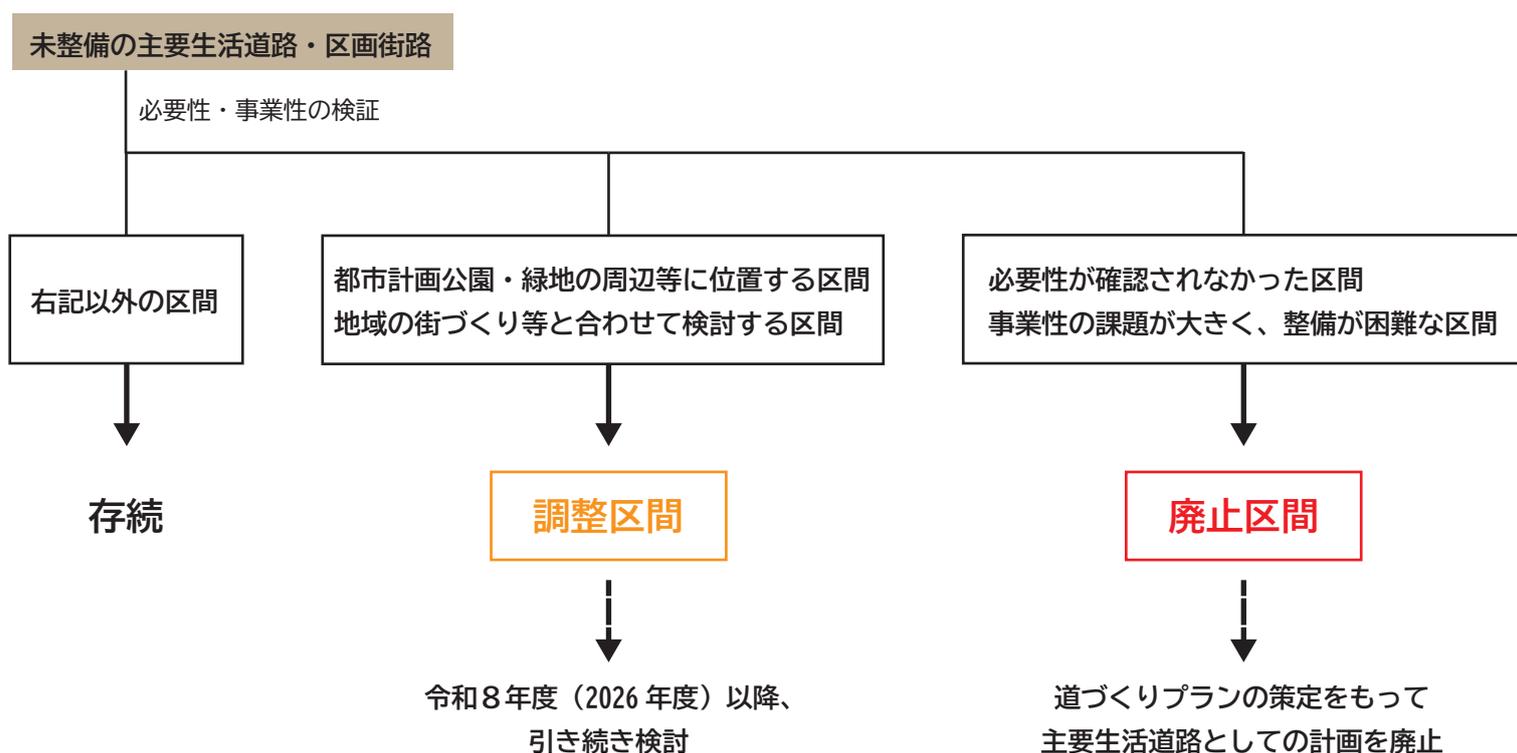


図5-2 主要生活道路・区画街路の検証フロー

5-2 検証の考え方

(1) 必要性の検証

未整備の主要生活道路と区画街路を対象に、区間ごとに「必要性の検証」を行いました。

検証にあたっては、「道づくりの方針」に基づき、交通機能や防災・減災機能等、主要生活道路が果たすべき様々な役割や機能の視点から、10の検証項目を設定しました。

必要性の検証項目	道づくりの方針			
	移動	災害	環境	街づくり
①道路ネットワークの形成	○			
②路線バスの運行効率と歩行者等の安全性の向上	○		○	
③物流拠点のアクセス機能の強化	○	○		
④緊急輸送道路の機能強化	○	○		
⑤木造住宅密集地域等における災害対策		○		
⑥消防活動困難区域の解消		○		
⑦激甚化する風水害や土砂災害の対策		○		
⑧生活道路の交通安全の確保	○		○	
⑨基盤整備や地域のまちづくりとの連携	○	○	○	○
⑩都市計画事業との連携	○	○	○	○

表5-1 必要性の検証項目

1 道路ネットワークの形成

区内には、主要生活道路としてすでに整備済又は事業中の区間がありますが、その他にも、区画整理や建物の建替え等を契機として部分的に整備された箇所や、将来の道路整備を見据えて、建物のセットバックによって歩行空間等がすでに確保されている箇所があります。

そのため、主要生活道路として部分的に整備された箇所をつなぐ区間や、歩行空間等がすでに一定程度確保されている区間等は、連続的な道路ネットワークの形成を図るため、今後も整備が必要とします。

2 路線バスの利便性と歩行者等の安全性の向上

区内では約 80 路線の路線バスが運行されており、地域住民の通勤、通学等の移動手段として、鉄道を補完する重要な役割を担っています。路線バスの定時制、速達性を確保するためには、道路整備によって路線バスの走行空間を確保し、渋滞の発生を抑制することが必要です。

一方、歩道が設置されておらず、歩車道が分離されていない道路では、朝・夕の通勤、通学時を中心に歩行者等と路線バスが輻輳しているため、歩行者等の安全確保が不十分な状況となっています。

また、鉄道駅周辺では、様々な交通手段への乗継利便性を向上させるため、バス乗り場や歩行者空間に配慮した利用しやすい駅前広場を整備する必要があります。

そのため、路線バスが運行されている区間や、整備により交通結節点としての機能向上が期待される駅前広場は、今後も整備が必要とします。

3 物流拠点のアクセス機能の強化

災害対策基本法(昭和 36 年法律第 223 号)に基づく指定公共機関である物流事業者は、業務を通じて防災に寄与しなければならないと定められており、災害対策の観点からも、物流機能の確保につながる道路整備が必要です。

また、近年はインターネット通販の台頭等により、物流の小口化、多頻度化が急速に進行し、件数ベースでの物流量が急増しています。さらに、物流における輸送手段としては、自動車の占める割合が大きい状況です。

区内には、郵便物の集配拠点となる集配郵便局や物流事業者の拠点が複数存在しているため、区民生活を支える物流経路の確保は重要な取り組みの一つです。

そのため、物流拠点のアクセス機能の強化につながる区間は、今後も整備が必要とします。

4 緊急輸送道路の機能強化

緊急輸送道路とは、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点とを相互に連絡する道路であり、区には約 130km が設定されています。

道路整備には、沿道建物の更新や電線類の地中化が図られる等、道路閉塞のリスクを下げる効果がありますが、緊急輸送道路の中には十分な道路幅員が確保されていない区間があるため、災害時の建物や電柱の倒壊等を考慮すると、道路幅員の拡幅を含めた機能強化が必要です。

そのため、緊急輸送道路に設定されている区間は、今後も整備が必要とします。

5 木造住宅密集地域等における災害対策

木造住宅密集地域(以下「木密地域」という。)とは、震災時に延焼被害のおそれがある老朽木造住宅が密集している地域を指します。木密地域は、狭あい道路や無接道敷地が多いことや、土地や建物の権利関係が複雑なこと等によって、建替えが進みにくい傾向があります。

一方、首都直下地震による被害としては、揺れ等による建物倒壊や津波、火災等が挙げられますが、土地利用の多くが住宅系を占める世田谷区においては、火災による建物被害が一定の割合を占めると想定されています。

安全で良質な市街地を形成するためには、道路・公園等の基盤整備、建物の不燃化・耐震化、防災活動拠点の整備等により、防災性の向上を図る必要があります。

そのため、木密地域等に位置する区間は、今後も整備が必要とします。

6 消防活動困難区域の解消

災害時に消防活動が可能とされる区域は、建物や電柱の倒壊による道路閉塞や消防ホースの延長を考慮すると、幅員 6m 以上の道路から半径 140m 以内の区域とされており、これ以外の区域は、一般的に「消防活動困難区域」といいます。

しかし、区内には幅員 6m 未満の道路が多いため、木密地域を中心に、多くの消防活動困難区域が存在している状況です。

そのため、消防活動困難区域の解消に資する区間は、今後も整備が必要とします。

7 激甚化する風水害や土砂災害の対策

区には、土砂災害のおそれがある地域として土砂災害防止法(平成12年法律第57号)に基づく「土砂災害警戒区域(イエゾーン)」及び「土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)」が約100箇所指定されていますが、こうした箇所の周辺に位置する道路は、避難路等の役割を担う場合があります。

そのため、道路整備により土砂災害に伴う道路閉塞等の防止が実現できる区間は、今後も整備が必要とします。

8 生活道路の交通安全の確保

区では、年間で約1,800件の交通事故が発生しています。また、交通事故の発生件数は減少していますが、全事故に占める生活道路の事故の減少率は鈍化しています。

生活道路の交通安全の確保のためには、ソフト対策(自転車安全利用推進員制度による活動や通学路の設定、交通安全啓発等)とハード対策(通過交通の抑制につながる道路整備、歩車道が分離されていない道路への歩道設置等)を複合的に組み合わせる必要があります。

そのため、生活道路への通過交通や交通事故の発生状況等を踏まえ、生活道路の交通安全の確保につながると考えられる区間は、今後も整備が必要とします。

9 基盤整備や地域の街づくりとの連携

連続立体交差事業や団地建替え等の大規模な基盤整備事業では、新たな自動車・歩行者交通の発生や、施設開発に伴う動線の変化が想定されます。また、駅前等のにぎわいが求められる地域においては、自動車交通を地区幹線道路等に転換させることで、歩行者中心の回遊性が高いウォークアブルな空間を創出することが期待されます。

そのため、これらの基盤整備事業や地域の街づくりにおいて必要な区間は、今後も整備が必要とします。

10 都市計画事業との連携

区には、土地区画整理事業や市街地再開発事業等を契機として、区が都市計画決定した道路(区画街路)が存在します。その中には、関連する都市計画の決定理由や現在の状況、今後の見通し、周辺の基盤整備の状況等を踏まえ、引き続き整備を目指すものが存在します。

そのため、関連する都市計画の事業状況等を踏まえ、引き続き整備することが望ましい区間は、今後も整備が必要とします。

※この検証項目は、区画街路のみを対象とします。

(2)事業性の検証

主要生活道路には、様々な事由により、事業着手にあたっての課題を有する区間があります。そのため、道づくりプランでは、「必要性の検証」に加え、「事業性の検証」を行いました。検証にあたっては、5の検証項目を設定しました。

1 区市境において道路ネットワークの不整合が生じる区間

主要生活道路は区独自の計画道路であるため、区境付近で計画されている路線については、隣接区市との道路ネットワークの連続性を図る必要があります。

特に、将来の車線数について隣接区市の道路と整合が取れない場合、ボトルネックとなり、交通渋滞や生活道路への通過交通の流入等、交通処理上の懸念が生じます。

そのため、区市境において道路ネットワークの不整合が生じる区間は、事業性に課題があるとします。

2 東京都が管理する道路と重複する区間

主要生活道路は、区が施行者となって新設や拡幅を行う道路ですが、東京都が管理している道路に計画している区間があります。しかし、道路の新設・拡幅整備は道路管理者が行うこととなるため、東京都が管理する道路を、区が整備する際は、課題が大きい状況です。

そのため、将来にわたり東京都が管理する道路に計画が位置づけられている区間は、事業性に課題があるとします。

3 施工上の課題が大きい区間

道路整備においては、地形的条件により高低差処理等が必要となる場合があります。

この場合、実現性や周辺道路等に与える影響、現場条件等を総合的に考慮したうえで、計画道路の在り方を検討する必要があります。

そのため、施工上の課題が大きい区間は、事業性に課題があるとします。

4 都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間

主要生活道路には、都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間があります。これらの区間については、公園・緑地の整備を前提として主要生活道路の配置等を検討する必要があります。

そのため、都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間は、事業性に課題があるとします。

5 その他、個別の事由を有する区間

主要生活道路には、連続的な道路ネットワークとして計画されていない区間や、地区計画の計画内容と不整合がある区間等、個別の事由により検討が必要となる区間があります。

そのため、個別の事由による課題を有する区間は、事業性に課題があるとします。

5-3 廃止区間

未整備の主要生活道路と区画街路について、「必要性の検証」と「事業性の検証」を行った結果、「廃止区間」とされた区間は以下のとおりです。

(1) 必要性が確認されなかった区間

当該区間は、道路が果たすべき機能や役割を踏まえ設定した10の検証項目により必要性の検証を行った結果、いずれの検証項目にも該当しませんでした。

そのため、当該区間は、道づくりプランの策定をもって主要生活道路としての位置づけを外します。

番号	路線名	区間	延長 (m)	番号	路線名	区間	延長 (m)
廃①	主要生活道路 206号線	補216～主101	580	廃⑧	主要生活道路 328号線	主327～補210	240
廃②	主要生活道路 228号線	世田谷1～補212	1,070	廃⑨	主要生活道路 331号線	成城5～補217	850
廃③	主要生活道路 234号線	環8～主233	870	廃⑩	主要生活道路 335号線	主107～主336	360
廃④	主要生活道路 301号線	主401～補217	300	廃⑪	主要生活道路 342号線	主343～主411	270
廃⑤	主要生活道路 302号線	補219～主202	600	廃⑫	主要生活道路 343号線	主236～大田区境	200
廃⑥	主要生活道路 310号線	主101～主208	660	廃⑬	主要生活道路 417号線	主130～補50	170
廃⑦	主要生活道路 316号線	補215～主211	420	廃⑭	主要生活道路 418号線	補50～目黒区境	850

表5-2 必要性が確認されなかった区間

(2) 事業性の課題が大きく、整備が困難な区間

当該区間は、必要性は確認されたものの事業性の課題が大きく、区が整備することが困難な状況です。

そのため、当該区間は、道づくりプランの策定をもって主要生活道路としての位置づけを外します。

番号	路線名	区間	延長 (m)	番号	路線名	区間	延長 (m)
廃⑮	主要生活道路 211号線	東鉄10付16～主316	600	廃⑰	主要生活道路 304号線	調布市境～主122	240
廃⑯	主要生活道路 236号線	主343～主411	320	廃⑱	主要生活道路 320号線	杉並区境～主319	320

表5-3 事業性の課題が大きく、整備が困難な区間

5-4 調整区間

未整備の主要生活道路と区画街路について、「必要性の検証」と「事業性の検証」を行った結果、「調整区間」となった区間は以下のとおりです。

(1) 都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間

主要生活道路には、都市計画公園・緑地(祖師谷公園・多摩川緑地)の周辺等に位置する区間があります。

当該区間は、公園・緑地の整備を前提として、広域避難場所へのアクセス機能や公園・緑地の整備に分断される道路の機能補償の観点等からの検討が必要です。

そのため、当該区間は、地域の街づくりとも連携を図りながら、道路ネットワークの在り方について、引き続き検討します。

番号	路線名	区間	延長 (m)
調①	主要生活道路 124号線	主103～補216	700
調②	主要生活道路 209号線	補216～主210	500
調③	主要生活道路 220号線	補214～世区街3	600

番号	路線名	区間	延長 (m)
調④	主要生活道路 223号線	主222～補125	1,070
調⑤	主要生活道路 311号線	補216～主210	640

表5-4 都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間

(2) 地域の街づくり等と合わせて検討する区間

当該区間は、主要生活道路としての必要性が確認されなかった区間や整備が困難な区間である一方、地区計画等における位置づけや交通量が多いにも関わらず歩車道が分離されていない等の事由を有しています。

そのため、当該区間は、地域における街づくりの状況や交通実態等を踏まえながら、道路ネットワークの在り方について、引き続き検討します。

番号	路線名	区間	延長 (m)
調⑥	主要生活道路 205号線	主204～補217	280
調⑦	主要生活道路 233号線	補125～放3	1,300
調⑧	主要生活道路 335号線	主336～補51	840

番号	路線名	区間	延長 (m)
調⑨	主要生活道路 336号線	主335～補51	1,000
調⑩	主要生活道路 345号線	主238～補26	590
調⑪	主要生活道路 411号線	放3～大田区境	1,200

表5-5 地域の街づくり等と合わせて検討する区間

必要性及び事業性の検証結果に基づき、各路線の位置づけについて検討した結果を以下に示します。

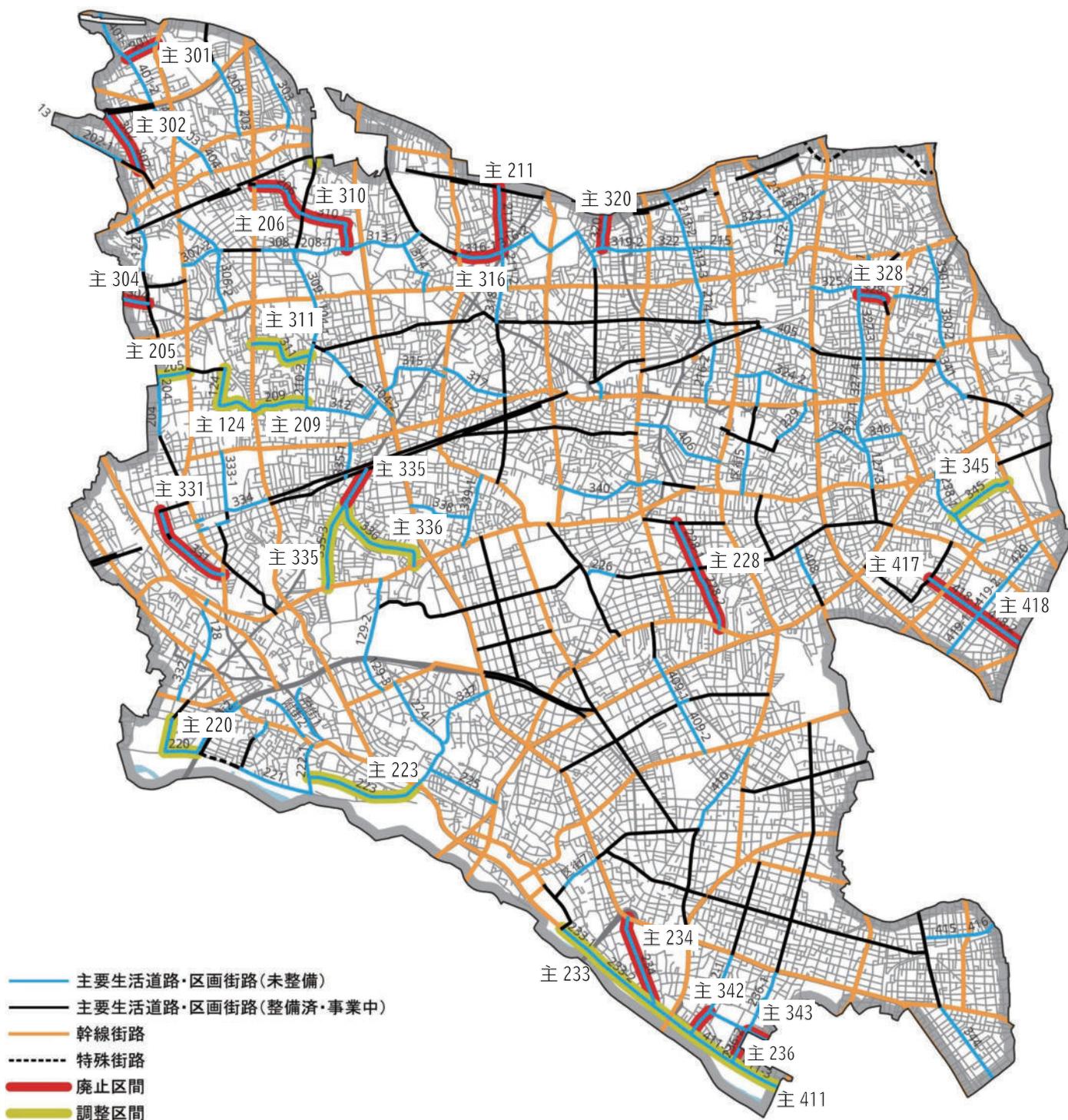


図5-3 検証結果

※廃止区間や調整区間以外の区間についても、地域の街づくり等の検討に合わせ、路線の在り方を検討する場合があります。

第6章 特殊街路の必要性等の検証

特殊街路は、都市計画道路の一つであり、自転車歩行者道や歩行者専用道、モノレール専用道等の主に自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路です。道づくりプランでは、未整備の主要生活道路等に加え、区内に2路線存在する特殊街路についても、必要性等の検証を行いました。

なお、特殊街路は、都市計画決定の経緯や理由、果たすべき機能等を総合的に検討する必要があるため、統一的な検証項目は設定せず、路線ごとに検証を行いました。

6-1 歩行者自転車道第1号線

歩行者自転車道第1号線(以下「歩自1」といいます。)は、昭和47年(1972年)に都市計画決定された幅員10m～28m、延長2,570mの都市計画道路です。また、歩自1は渋谷区と新宿区に跨って計画されています。

渋谷区は、玉川上水旧水路緑道の再整備に伴い、当時の利用実態と今後の利用方法を検討した結果、歩行者自転車道として整備する必要性が確認されなかったとして、令和6年(2024年)3月に歩自1の一部を廃止する都市計画変更を行いました。

一方、世田谷区内の歩自1は玉川上水緑道として供用されていますが、世田谷区も今後の利用方法等を確認したところ、将来的に歩行者自転車道として整備する必要性は確認されませんでした。

そのため、歩自1のうち世田谷区内の区間については、都市計画道路としての位置づけを廃止する方向で、今後、関係機関との調整を進めます。



図6-1 位置図(歩行者自転車道第1号線)



図6-2 現況(歩行者自転車道第1号線)

6-2 世田谷自転車歩行者道第1号線

世田谷自転車歩行者道第1号線(以下「世自歩1」といいます。)は、昭和62年(1987年)に宇奈根土地区画整理事業と同時に都市計画決定された幅員4m、延長450mの都市計画道路です。

世自歩1は大部分が土地区画整理事業の施行に合わせて整備されましたが、施行区域外においては未整備の箇所が残っています。そのため、世自歩1については、連続的な自転車歩行者道を整備し、歩行者や自転車の安全性や利便性の向上を図るため、現計画を存続することとします。



図6-3 位置図(世田谷自転車歩行者道第1号線)



図6-4 現況(世田谷自転車歩行者道第1号線)

第7章 区施行の優先整備路線等の選定

都市計画道路は広域的な道路ネットワークとしての役割の他、地域の交通円滑化、防災・減災機能の向上等において重要な役割を担っています。しかし、区内には未整備の区間が多く、全ての区間を整備するには長期間を要するため、計画的かつ効率的な事業推進が求められます。

本章では、第4章に掲げた「道づくりの方針」に基づき、未整備の都市計画道路や主要生活道路のうち、区が計画期間内に優先的に事業着手すべき区間等を優先整備路線等として位置づけます。

なお、位置づけを行わなかった区間についても、連続立体交差事業や市街地再開発事業等、他の大規模な基盤整備事業が具体化した場合や、周辺道路や前後区間の事業の進捗状況により、事業着手の優先性が上がった場合は、事業着手を検討します。

7-1 都市計画道路

(1) 選定の考え方

都市計画道路(幹線街路・区画街路)については、整備方針における優先整備路線の選定の考え方に基づき、事業中区間の残事業量やこれまでの用地取得の実績を踏まえて選定します。

なお、優先整備路線については、整備方針との整合を図ります。

優先整備路線（区施行の都市計画道路）の 選定項目	整備方針における「道路整備の基本目標」			
	防災・輸送	活力・競争力	憩い・にぎわい	景観・緑
①首都東京の強靱化	○			
②スムーズな道路網の形成		○	○	○
③誰もが安全に暮らせるまちづくり			○	
④国際競争力の強化		○	○	
⑤持続可能な地域のまちづくりへの貢献	○	○	○	○

※整備方針をもとに作成

図7-1 優先整備路線（都市計画道路）の選定項目

(2) 優先整備路線等の選定

① 優先整備路線

計画期間内に事業着手すべき路線として、以下の6区間(2.8km)を優先整備路線として選定します。

番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由	番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由
優①	都市計画道路 補助第 54 号線	補 154 ~ 松原四丁目	590	強靱化・交通・安全	優④	都市計画道路 世区街第 7 号線	環 8 ~ 上野毛二丁目	400	交通・安全・まち
優②	都市計画道路 補助第 154 号線	補 54 ~ 松原二丁目	710	交通・安全・まち	優⑤	都市計画道路 世区街第 11 号線	成城学園前駅 交通広場	50	安全・まち
優③	都市計画道路 補助第 216 号線	補 129 ~ 補 219	1,030	強靱化・交通・安全・まち	優⑥	都市計画道路 世区街第 12 号線	成城学園前駅 交通広場導入路	30	安全・まち

表 7-1 優先整備路線（都市計画道路）の一覧

② 準優先整備路線

計画期間内に着手可能な事業規模を考慮した際に、地域の街づくりの状況や優先整備路線の着状況等を踏まえながら事業着手に向けて取り組む区間として、以下の2区間(0.6km)を「準優先整備路線」として選定します。

特に、都市計画道路補助第 54 号線(下北沢Ⅱ期)については、高低差等の地形的な条件や前後区間と計画幅員が異なる等の特別な事由があることから、地域の街づくりと連携を図り、道路整備の在り方や内容等の検討も行いながら取り組みます。

番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由	番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由
準①	都市計画道路 補助第 54 号線	補 26 ~ 補 210	470	強靱化・交通・安全・まち	準②	都市計画道路 世区街第 3 号線	補 125 ~ 喜多見一丁目	100	安全・まち

表 7-2 準優先整備路線（都市計画道路）の一覧

7-2 主要生活道路

(1) 選定の考え方

未整備の主要生活道路のうち、廃止区間と調整区間以外の区間から、「優先整備路線の選定項目」の該当状況や道路ネットワークの形成状況、地域課題等に加え、事業中区間の残事業量やこれまでの用地取得の実績を踏まえて選定します。

優先整備路線（主要生活道路）の選定項目	道づくりプランにおける「道づくりの方針」			
	移動	災害	環境	街づくり
①都市の骨格となる道路ネットワークの形成	○	○	○	
②防災・減災機能の向上	○	○		
③多様な利用者の安全性の向上	○		○	
④街づくりの動きとの連携	○	○	○	○

図7-2 優先整備路線（主要生活道路）の選定項目

1 都市の骨格となる道路ネットワークの形成

区は、地区幹線道路等の整備率が低いため、生活道路への通過交通の流入や、幹線道路への自動車交通の集中等の問題があります。また、円滑な物流の実現にあたっては、道路ネットワークの形成が必要です。

そのため、道路のネットワーク化に資する区間や物流の円滑化に寄与する区間を、整備の優先性が高い区間とします。

2 防災・減災機能の向上

多くの住宅街を擁する世田谷区では、首都直下地震が発生した際、木造住宅密集地域における大規模火災や、建物倒壊による道路閉塞等の被害が想定されます。また、近年では地球温暖化による気候変動が加速度的に進行しており、風水害が激甚化、頻発化しています。

そのため、緊急輸送道路の機能確保や消防活動困難区域の解消、土砂災害の発生時の避難路となる区間等を、整備の優先性が高い区間とします。

3 多様な利用者の安全性の向上

地区幹線道路が整備された地区内の歩車分離されていない道路においては、歩行者や自転車等の安全性が十分に確保されていない場合もありますが、発生する自動車交通を集散する道路を整備することで、交通事故の抑制や静穏化による住環境の向上が期待されます。

そのため、地区幹線道路等が整備された地区に位置する区間や、歩行者の安全性の向上や交通事故の抑制につながると判断された区間を、整備の優先性が高い区間とします。

4 街づくりの動きとの連携

区内では、連続立体交差事業や団地建替え等、他の大規模な基盤整備事業が進められています。このような事業と連携して道路整備を進めることで、より高い事業効果を発揮することが可能となります。

そのため、大規模な基盤整備事業や街づくりが進んでいる地域における区間を、整備の優先性が高い区間とします。

(2) 優先整備路線等の選定

① 優先整備路線

計画期間内に事業着手すべき路線として、以下の4区間(1.6km)を優先整備路線として選定します。

番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由	番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由
優⑦	主要生活道路 122号線	補 129 ~ 給田一丁目	540	骨格・防災	優⑨	主要生活道路 229号線	補 52 ~ 若林五丁目	450	骨格・防災・安全
優⑧	主要生活道路 127号線	主 346 ~ 補 51	420	防災・安全	優⑩	主要生活道路 232号線	主 409 ~ 深沢八丁目	140	骨格・安全

表7-3 優先整備路線（主要生活道路）の一覧

② 準優先整備路線

計画期間内において事業着手が可能な事業規模を考慮した際に、地域の街づくりの状況や優先整備路線に位置づけた区間の事業着手の状況等も踏まえて事業着手に向けて取り組む区間として、以下の2区間(0.9km)を「準優先整備路線」として選定します。

番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由	番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由
準③	主要生活道路 127号線	補 52 ~ 主 346	410	防災・安全	準④	主要生活道路 309号線	主 208 ~ 補 54	490	骨格

表7-4 準優先整備路線（主要生活道路）の一覧

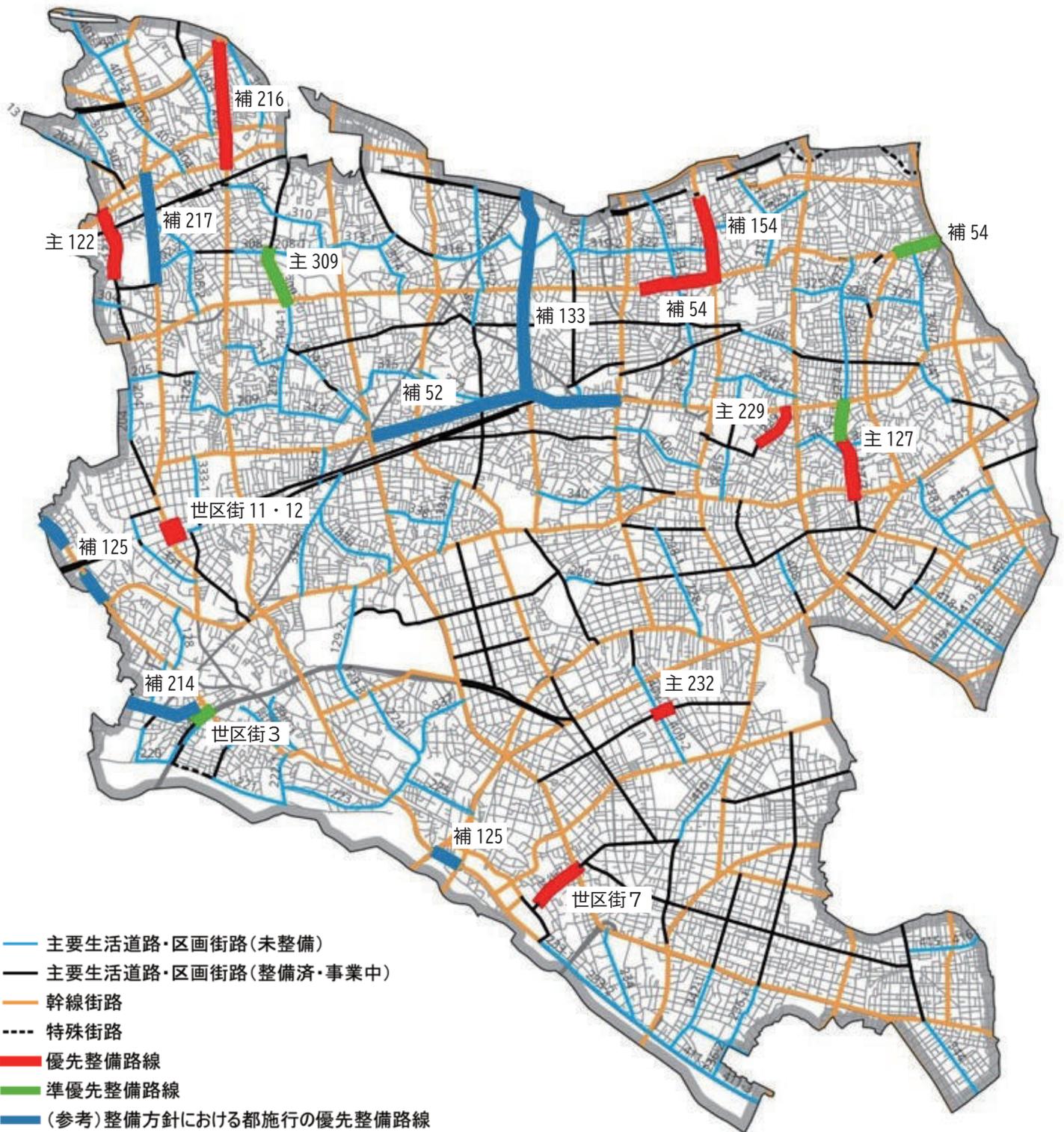


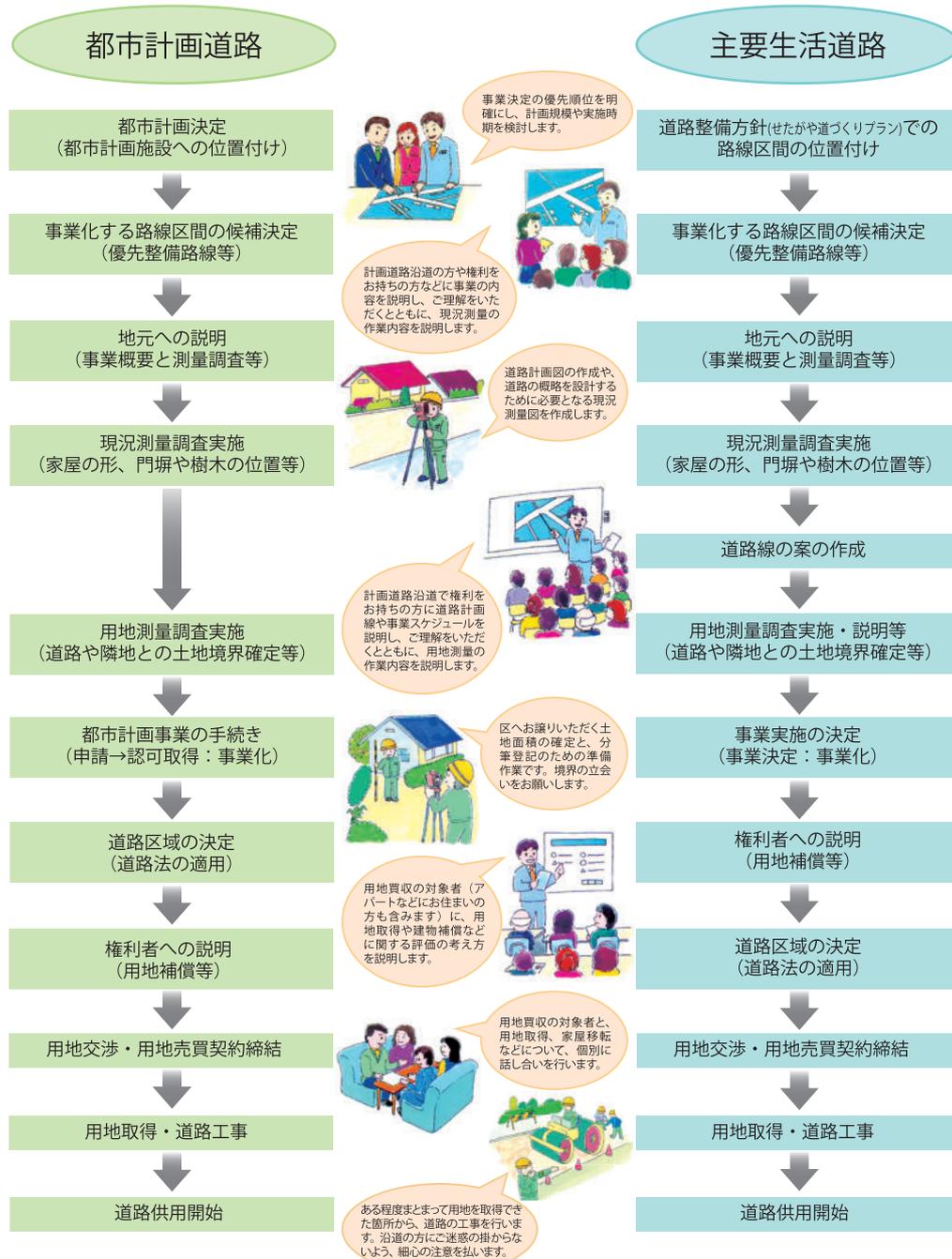
図 7-3 区施行の優先整備路線等の位置図

※東急大井町線と交差する未整備の都市計画道路については、鉄道と道路の立体化が具体化した場合、関係する自治体と連携して必要な整備を行います。

◆コラム◆ 道路事業の進め方について

道路整備を進めるにあたっては、都市計画道路と主要生活道路でいくつかの違いがありますが、一般的な流れは以下のとおりです。

なお、用地取得については、区が定めた基準に基づく補償により、地権者の理解と協力のもと進めます。



※ 上記のプロセスは、世田谷区における一般的な道路事業のすすめ方です。路線や区間により異なる場合があります。個々の路線の具体的なプロセスについては、お問い合わせください。

◆コラム◆ 道路整備がもたらす多様な効果

【無電柱化の推進】

区内では、約 54,000 本の電柱と電線類が輻輳している状況です。

電柱は、歩行者やベビーカー、車いす利用者の通行の妨げとなるほか、災害時に倒壊した場合には道路を閉塞するため、消防活動や緊急物資の輸送に支障をきたす可能性があります。そのため、区は、令和元年（2019年）に「世田谷区無電柱化推進計画」を策定し、これに基づいて無電柱化を推進しています。

無電柱化推進計画では、都市計画道路や主要生活道路の新設・拡幅にあたっては、原則として整備時に無電柱化を行う方針としています。

このように、道路整備は無電柱化の推進につながるとともに、街の景観や防災機能の向上等に寄与します。



【整備前】



【整備後】

【安全・安心に自転車を利用できる環境の整備】

コロナ禍以降、移動手段としての自転車の利用が増加している一方、区内では、自転車による交通事故が多く発生している状況です。

区内の自転車事故件数は減少傾向にありましたが、平成 28 年（2016 年）以降は増加傾向にあります。特に、区内の交通事故における自転車関与率（交通事故全体に占める自転車関与事故の割合）は約 42% となっており、全国平均の約 2 倍となっています。そのため、区は、令和 3 年（2021 年）に「世田谷区自転車利用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」を策定し、これに基づいて自転車走行環境や駐輪環境の整備、放置自転車対策等を推進しています。

道路整備と合わせて自転車専用通行帯の整備等を行うことで、区民だれもが健康・快適に、また安全・安心に自転車を利用できる環境が整備されます。



自転車専用通行帯



自転車走行帯（ブルーゾーン）



自転車走行位置表示

第8章 地先道路の整備方針

地先道路は、宅地から主要生活道路や地区幹線道路を結び、日常生活で利用される最も基本的な道路です。区は、平成8年（1996年）に「地先道路整備方針」と、地域の現状や課題を踏まえた「地先道路整備計画」を策定し、地区計画等における街づくりを推進しながら、地先道路の整備を進めてきました。

今後は、道づくりプランの改定や地域の街づくり等に合わせて地先道路整備計画を改定し、効率的かつ効果的な地先道路の整備を進めていきます。

8-1 配置の考え方

地先道路は、消防活動困難区域の解消や地域における街づくりの状況、広域避難場所や避難所等の防災拠点へのアクセス性に加え、法定外公共物の位置等を考慮して配置します。

なお、「土地区画整理事業を施行すべき区域」においては、東京都が平成14年（2002年）に策定した「周辺区部における土地区画整理事業を施行すべき区域の市街地整備のためのガイドライン（以下「ガイドライン」といいます。）」における区画道路率の確保等も図ります。

8-2 整備の進め方

(1) 地域の街づくりにおける整備

地区計画を導入している地区においては、建物の建替え等に合わせて、地区施設として位置づけられている地先道路の整備を進めます。

整備にあたっては、国や都の補助金や法定外公共物（旧国有地）を積極的に活用すること等で、整備コストの削減を図ります。

(2) 公共施設（学校や区民施設等）の建替え等を契機とした整備

公共施設の建替え等の機会を捉え、整備コストの削減や用地取得に係る期間の短縮を図りながら地先道路の整備を進め、施設利用者等の交通安全の確保を図ります。

(3) 大規模な土地利用の転換等を契機とした整備

マンションの建設等、大規模な土地利用の転換に合わせて、敷地周辺の地先道路の整備を進めます。

整備にあたっては、転換後の土地利用や施設開発に伴う動線の変化等を踏まえて検討します。

◆コラム◆ 法定外公共物（赤道、水路、畦畔）

法定外公共物とは、道路法、河川法(昭和 39 年法律第 167 号)等の適用又は準用を受けない赤道、水路、畦畔等をいいます。法定外公共物は、従来は国が所有していましたが、地方分権一括法(平成 11 年法律第 87 号)に基づき、平成 14 年(2002 年)～ 16 年(2004 年)に区に無償譲与されました。

区は、法定外公共物に接する地権者等から道路整備の要望を受けた場合や、境界確定等に関する基準を満たした場合には、法定外公共物を活用した地先道路の整備を進めています。



法定外公共物を活用した地先道路の整備事例

◆コラム◆ 土地区画整理事業をすべき区域

「土地区画整理事業を施行すべき区域(以下「すべき区域」といいます。)」は、昭和 44 年(1969 年)に、道路等の公共施設の整備改善や宅地の利用増進を図ることを目的として、緑地地域の指定解除と同時に世田谷区をはじめとする 9 区で都市計画決定されました。区内では、区の総面積の約 23%にあたる約 1,348ha が指定されています。しかし、区画整理が実施された区域はすべき区域の約 1 割にとどまるほか、現在は土地の細分化等によって、区画整理の施行は困難な状況です。

都市整備方針では「土地区画整理事業による整備が困難な地区については、ガイドラインに基づき、土地区画整理事業に代わる整備手法を検討し、無秩序な市街化を抑制する」としています。

地先道路の整備は、すべき区域内に点在する消防活動困難区域の解消や道路ネットワークの形成のためにも効果的な取り組みです。

第9章 道づくりの推進に向けた取組

今後も道路整備を持続的に進めていくためには、より一層の工夫や新しい取り組みにより、早期の事業完了や整備効果の発現を目指す必要があります。そのため、今後の道路整備の推進にあたっては、以下に示す取組を進めていきます。

9-1 道路事業の着実な推進

道路事業にあたっては、関係権利者に対して丁寧な説明を重ねるとともに、個別の事情や生活再建等に配慮しながら用地取得を進めます。また、複雑な権利関係を有する商業地やマンション等における用地取得については、補償説明業務等の外部委託も積極的に活用し、用地取得期間の短縮する取組を進める等、工夫を重ねながら道路事業を推進します。

9-2 安定した財源の確保

道路整備においては、土地価格や資材、労務コスト等の上昇により、事業費が増加する傾向にあります。引き続き、世田谷区土地開発公社や用地取得基金等の制度を適切に活用し、国や東京都の補助金等の確保と財政負担の平準化を図りながら、道路整備を進めます。

9-3 主要生活道路の事業着手に向けた周知・誘導

主要生活道路は、事業着手の検討の過程で測量等を行いながら幅員や計画線を決定することから、事業着手前は建築行為に対する制限が生じず、大規模な建物が建築される場合があります。そのため、優先整備路線に選定された区間については、計画期間内に順次、計画線の検討のための測量に着手し、沿道の地権者にも広く周知しながら事業着手に取り組みます。さらに、事業着手前においても沿道で建替え等が生じる場合は、窓口等で状況を建築主等とも共有し、事業への協力を依頼します。

また、周辺の道路ネットワークの形成状況等から、主要生活道路を都市計画施設として位置づけることが望ましいと考えられる場合は、関係する地権者等との合意形成を図りながら、必要な検討や手続を行います。

9-4 主要生活道路における個別対応事業の適用

区は、道路整備にあたって、一定の事業区間と事業期間を定める「路線型事業」に加え、「個別対応事業」を展開してきました。

個別対応事業とは、関係権利者の生活再建や建物更新等に柔軟かつ機動的に対応できるよう、事業協力が得られる箇所(主に敷地単位)を一つの事業区間として設定し、用地取得等を進める事業です。

現在は、木密地域に位置する主要生活道路130号線において個別対応事業による道路整備を進めています。

今後は、個別対応事業による実績や課題等を踏まえ、関係機関と調整のうえ、他の主要生活道路への適用も含め検討します。

9-5 優先整備路線等における道路予定地の先行取得

道づくりプランに位置づけた優先整備路線等については、全区間を同時に事業着手することは困難であるため、事業着手まで長期間を要する区間が生じます。

一方、事業着手の前に、建替えや相続等を契機として、地権者が区へ道路用地の譲渡を希望する事例があります。このような場合、区が先行的に道路用地を取得することで、地権者の生活再建の対応や新たな建物の建築、土地の細分化の防止等につながります。

今後も、優先整備路線等については早期の事業着手に向けた取り組みを進めるとともに、区が定めた基準に基づいて、道路用地の先行取得を進めます。また、取得した道路用地はコインパーキング等に暫定利用することで、税外収入の確保に努めます。

9-6 土地収用制度の活用

区の道路事業における用地取得は、関係権利者との合意の上で進めています。しかし、相続登記の未了や土地の境界に関する争い、商業地におけるテナント等における複雑な権利関係の整理等、区が主体となって解決することが困難な問題が発生する場合があります。このような問題が生じた場合、事業期間が長期化し、整備効果の発現に遅れが生じます。

一方、周辺の道路ネットワークの形成状況や事業期間、用地取得率等の状況を踏まえると、早期の事業完了が望ましい場合があります。

そのため、今後の道路事業における用地取得は、事業着手からの期間や道路ネットワークの形成状況、関係権利者との折衝経緯等も見定めながら、合意形成が困難な場合等は、必要に応じて土地収用制度を活用し、早期の事業完了を目指します。

9-7 事業中区間における暫定整備

道路整備においては、一定の用地が取得できた段階で工事に着手しますが、事業期間が長期化している場合、事業効果の発現に遅れが生じます。現道を拡幅する道路事業においては、用地取得が完了した区間を歩道状に整備することで、歩行者の安全確保等を実現することが可能となります。

また、商業系地域においては、暫定整備した箇所の一時的な利活用により、にぎわいづくりを行っている例もあります。

今後も、事業中路線の早期完了を目指すとともに、地域の状況に応じた暫定整備を行うことで、事業効果の発現や、道路整備に対する機運の醸成を図ります。



図9-1 下北沢駅付近における暫定整備の事例

9-8 沿道街づくりの推進

都市計画道路の事業進捗に合わせ、沿道にふさわしい街の将来像を地域住民と共有し、延焼遮断帯の形成に資する地区計画を策定する等、周辺地域との調和を図りながら、適切な土地利用を誘導する沿道街づくりに取り組みます。

また、道路事業に伴い、狭小又は不整形な残地が多く生じる場合は、関係権利者の意向等も踏まえたうえで、必要に応じて土地区画整理事業を併用する手法(沿道整備街路事業等)の適用も検討します。

◆コラム◆ 地域の街づくりや基盤整備事業等と合わせて検討する道路

○都市計画道路放射第4号線支線1

都市計画道路放射第4号線支線1（以下「放4支1」といいます。）は、三軒茶屋二丁目付近に計画されている幅員12mの道路です。放4支1は、交差する都市計画道路（放射第4号線：玉川通り、補助第51号線：世田谷通り）の交差部において、幹線街路の機能を補完するために計画されています。

放4支1の周辺では、地区の防災性の確保や広域生活・文化拠点としてのにぎわいと活気に満ちた魅力ある都市空間の創出等を目的として、市街地再開発事業等による街づくりの検討が進められています。また、放4支1も含まれる三軒茶屋駅周辺のエリアでは「三軒茶屋駅周辺まちづくり基本計画（三茶のミライ）」の実現に向けた様々な街づくりが取り組まれています。そのため、放4支1については、これらの街づくりの状況や動向と合わせて、交通機能の観点から在り方を検討する必要があります。



○主要生活道路の位置づけはないが、歩行空間の確保等が期待される道路

区における道路の新設・拡幅整備は、都市計画道路や主要生活道路等、将来道路ネットワークとして位置づけられている道路を対象としており、関係権利者の理解と協力のもと進めています。しかし、現時点では将来道路ネットワークとしての位置づけがなくとも、交通量が多い等の理由で、歩行空間の確保等が期待される道路が存在します。

例えば、南烏山五丁目付近に位置している区道は、幅員約6mの地先道路です。当該道路は、

千歳烏山駅に接続する路線バスが運行されている他、自動車や自転車、歩行者の交通量も多いため、安全な歩行空間の確保等が課題となっています。一方、京王線連続立体交差事業に伴い、千歳烏山駅周辺における街づくりの取組が進められている他、都市計画道路（補助第216号線）や駅前広場（世区街第14号線）の整備も進められています。このような道路については、沿道住民等の意見や周辺の道路ネットワークの形成状況、基盤整備による交通需要の変化等を注視しながら、歩行空間の確保等の方策も含めた道路空間の在り方について検討する必要があります。



◆コラム◆ 道路整備に伴う街づくり

道路整備に伴う沿道の街づくりを進めるにあたっては、地区の現況や課題を整理し、よりよい街の将来像を地域住民と共有しながら、周辺環境に配慮した建物の建て方、みどり豊かな空間の創出、災害対策等、地区の状況に応じた街づくりのルールを具体的に検討していきます。

例えば、東京都が事業を進めている放射第23号線の沿道においては、区は、平成27年度(2015年度)から12回にわたり「街づくり懇談会」を開催し、沿道の土地利用や街づくりの目標、周辺交通等について地域住民と意見交換を重ねる等、街づくりの議論を進めながら、地区計画の策定や用途地域の変更を行っています。

その中では、街が抱えている交通課題や整備により新たに懸念される交通課題等について、ガリバーマップ(縮尺1/150程度の大きな地図)を見ながら歩行者・自転車・自動車それぞれの交通に関する事、通学路に関する事等についても意見交換を行い、街の将来像を検討してきました。



ガリバーマップを用いた交通課題についての意見交換



場所ごとの課題の洗い出しの様子